WISSEN UND KÖNNEN

SAMMLUNG VON EINZELSCHRIFTEN
AUS REINER UND ANGEWANDTER
WISSENSCHAFT
HERAUSGEGEBEN
VON
PROF. DR. B. WEINSTEIN

DR. RICHARD HENNIG

BAHNEN DES WELTVERKEHRS

LEIPZIG · VERLAG VON
JOHANN AMBROSIUS BARTH

VERLAG VON JOHANN AMBROSIUS BARTH IN LEIPZIG

WISSEN UND KÖNNEN

Sammlung von Einzelschriften aus reiner und angewandter Wissenschaft, herausgegeben von

PROF. DR. B. WEINSTEIN

Diese Sammlung ist für Fachmänner und Laien bestimmt und soll namentlich, jedoch nicht ausschließlich, das Gesamtgebiet der Naturwissenschaft und der mit dieser zusammenhängenden Technik umfassen. Besonderer Wert wird auf gute und leicht verständliche Sprache gelegt, denn die Bücher sollen so geschrieben sein, wie es jeder Gebildete wünscht, wenn er sich auf einem Gebiete unterrichten will, das seinem Fachgebiete ferner liegt.

Jeder Band der Sammlung ist in sich abgeschlossen und einzeln käuflich. Die Bände werden nur gebunden ausgegeben. Die Zugehörigkeit zu einer Sammelausgabe ist nur durch die Nummerangabe am Fuße des Rückens erkenntlich.

Band 1:

DIE ENERGIE von Professor Dr. W. OSTWALD. 167 Seiten. Gebunden M. 4.40.

„Münchner Neueste Nachrichten": Erst kürzlich ist an dieser Stelle auf ein ähnliches Werk Ostwalds hingewiesen, in welcher er das Werden einer Wissenschaft schildert. In diesem neuesten Buche nun schildert er in gleich hervorragender Weise das Werden der Energie und des Lebens, das Walten der Energie in allen Lebens- und Umformungserscheinungen; und das mit einer Meisterschaft, in einer Sprache, die bewundernswert ist. Es ist eine Lust, ein solches Buch zu lesen

---

Band 2:

DIE ÄLTESTE ENTWICKELUNG DER TELEGRAPHIE UND TELEPHONIE von Dr. RICHARD HENNIG. VIII, 199 Seiten. Mit 61 Abbildungen. Gebunden M. 4.—.

„Zeitschrift für Post und Telegraphie": Der Autor bietet in dem vorliegenden Werke eine Darstellung der Entwicklung der Telegraphie und Telephonie, deren Hauptwert darin liegt, daß hier das historische und kulturgeschichtliche Moment in den Vordergrund gestellt wird. So ist die Arbeit eine schätzenswerte Ergänzung der vorhandenen analogen Werke, die vornehmlich die technische Seite des Gegenstandes behandeln.

Band 3:

VOM LEBEN. Ein Blick in die Wunder des Werdens von MARGARET WARNER MORLEY. Deutsch von MARIE LANDMANN. Autorisierte Übersetzung mit Abbildungen von der Verfasserin und von Robert Forsyth. VI, 109 Seiten. Gebunden M. 3.60.

„Münchner Neueste Nachrichten": Das Buch ist mit echt weiblicher Begeisterung für die Wunder des Lebens geschrieben. Es ist eine gefällige, leichte, naturwissenschaftliche Plauderei in reizvollem, dichterischem Gewand. Allerliebste künstlerische kleine Illustrationen sind dem Text beigegeben. Ein Buch für die Jugend, aber auch für das Alter.



WISSEN UND KÖNNEN

Band 4:

DIE RADIO-TELEGRAPHIE.

Gemeinverständlich dargestellt von Ingenieur O. NAIRZ. VIII, 271 S. Mit 154 Abbild. Geb. M. 5.—.

„Allgem. Deutsche Lehrerzeitung“: . . . Durchweg versteht es der Verfasser, den oft so spröden Stoff interessant zu gestalten. So behandelt er die zum Verständnis der Radiotelegraphie notwendigen allgemeinen Lehren der Elektrizität in wirklich musterhafter Weise. Ein großer Vorzug dieses Werkes ist, daß es neben den mathematischen Formeln auch Zahlenbeispiele bringt. Wir empfehlen es allen, die sich eingehend über das Wesen der Radiotelegraphie orientieren wollen.

Band 5:

DIE AUTOMOBILTECHNIK

von Ingenieur MAX BUCH. VI, 143 Seiten. Mit 150 Abbildungen. Gebunden M. 4.—.

„Praktischer Maschinen-Konstrukteur“: Ein Werk, das für jedermann in klarer und leicht faßlicher Form alles Wissenswerte aus dem Bereiche der modernen Automobilindustrie bringt, es darf darum des allgemeinsten Interesses von vornherein sicher sein.

Band 6:

ELEMENTE UND AKKUMULATOREN.

Ihre Theorie und Technik von Dr. W. BEIN. VI, 233 Seiten. Mit 98 Abbildungen. Gebunden M. 4.40.

„Zeitschrift für Eisenbahn- und Telegraphen-Beamte“: . . . Es ist eine dem augenblicklichen Stande der Wissenschaft und Praxis entsprechende, sehr verständliche Darlegung der Erscheinungen, auf denen die Einsicht in den Gang und die Wirkung der chemischen Stromquellen wurzelt. Ihr Studium kann nur empfohlen werden.

Band 7:

DIE MINERALISCHEN NÄHRSTOFFE DER PFLANZE

von Dr. P. VAGELER. VIII, 130 S. Gebunden M. 3.—.

„Kuxen-Zeitung“: . . . Wir haben das Werkchen mit großem Genuß gelesen und können es nicht nur dem praktischen Landwirt, welcher einen wesentlichen Teil der Theorie der Pflanzenzüchtung hier in klarer Darstellung findet, sondern auch dem Nichtfachmann aufs wärmste empfehlen.

Band 8:

SAUERSTOFF, WASSERSTOFF, KOHLENSTOFF UND STICKSTOFF ALS PFLANZENNÄHRSTOFFE

von Dr. P. VAGELER. IV, 148 Seiten mit 11 Abbildungen. Gebunden M. 3.—.

Während im ersten Bändchen von den „Nährstoffen der Pflanzen“ die feuerfesten Aschenbestandteile: die „mineralischen Nährstoffe der Pflanzen“ behandelt wurden, ist im wesentlichen aus Rücksicht einer klaren Anordnung des Stoffs das zweite Bändchen den „organogenen Nährstoffen“ gewidmet. Überall ist versucht, den aktuellen Standpunkt, vor allem den Ausblick aufs große Lebensganze zu wahren, wodurch sich das Werkchen vielleicht von der Mehrzahl ähnlicher Genossen unterscheidet.

Band 9:

ÜBER ZEITMESSUNG UND ZEITREGELUNG

von Prof. Dr. WILHELM FOERSTER. IV, 114 Seiten. Geb. M. 3.—.

„Frankfurter Zeitung“: . . . Ein neues Werk von Wilhelm Foerster hat ohne weiteres Anspruch auf die Beachtung der gebildeten Welt. Das vorliegende Buch verdient diese Beachtung in besonders hohem Grade: es ist außerordentlich geeignet, die Bedeutung wissenschaftlich genauer Zeitmessung — aber auch ihre von dem Laien kaum geahnte Schwierigkeit — weiteren Kreisen klarzumachen.

Band 10:

VOM OCHSENWAGEN ZUM AUTOMOBIL.

Geschichte der Wagenfahrzeuge und des Fahrwesens von ältester bis zu neuester Zeit von THEO WOLFF. VIII, 170 Seiten mit 34 Abbildungen. Gebunden M. 3.60.

„Zeitschrift für Dampfkessel und Maschinenbetrieb": Verf. erläutert zunächst die bis ins Altertum zurückreichende Geschichte des Wagens und beschreibt anschließend, welche Bedeutung dem Reiten und Fahren in der Geschichte des Verkehrs zukommt. Er geht aus von den Darstellungen, die sich schon in alten römischen Schriften finden und in denen sozusagen schon eine Vorahnung des selbstbeweglichen Kraftfahrzeuges liegt, während wirkliche Versuche zur Konstruktion selbstfahrender Wagen erst im 16. und 17. Jahrhundert begannen, von wo aus natürlich der Schritt bis zur heutigen Vervollkommnung noch ein sehr großer ist, wie auch die Ausführungen des Verfassers erkennen lassen.

Band 11:

DAS LICHT IN SEINEN ELEKTRISCHEN UND MAGNETISCHEN WIRKUNGEN.

Versuchsergebnisse, Theorien und Literatur von Dr. CHR. RIES. VIII, 256 Seiten mit 62 Abbildungen. Gebunden M. 5.—.

Der Verfasser hat sich die Aufgabe gestellt, eine Gesamtdarstellung der elektrischen und magnetischen Wirkungen des Lichtes zu geben; die Arbeiten über die verschiedenen Arten lichtelektrischer Erscheinungen haben sich besonders in den letzten Jahren derartig gehäuft, daß eine übersichtliche Zusammenstellung aller wesentlichen Versuchsergebnisse und der gesamten Literatur manchem nicht unerwünscht sein dürfte.

Band 12:

DIE ELEKTRISCHE ARBEITSÜBERTRAGUNG

von O. NAIRZ. VII, 260 Seiten mit 144 Abbildungen. Gebunden M. 6.—

Vorliegendes Buch wendet sich in erster Linie an den Laien und Lernenden, ohne mehr als die einfachsten Kenntnisse vorauszusetzen. Ohne viel Mühe sucht es ihm das Notwendige gründlich klarzumachen und ihn in die Lage zu bringen, Vorteile und Nachteile der einzelnen Systeme gegenüber einem gegebenen Fall abwägen zu können.

Band 13:

BAHNEN DES WELTVERKEHRS

von Dr. RICHARD HENNIG. VIII, 304 Seiten mit 23 Kartenskizzen. 1909. Gebund. M. 6.—.

Die vorliegende Arbeit ist die Frucht einer vieljährigen Beschäftigung mit den verschiedensten Fragen aus dem Gebiet der Geographie und Geschichte des Verkehrswesens. Weil eine gewisse Beschränkung von vornherein geboten war, werden alle europäischen Bahnen ausgeschieden, da dieser Erdteil ja seit längerer Zeit ein mit großen Weltverkehrsbahnen nahezu gesättigtes Stück Erde ist, und da die neuauftauchenden Pläne nur selten über eine mehr lokale oder allenfalls rein politische Bedeutung hinausgehen. Aber auch bei den außereuropäischen Bahnen wurde darauf verzichtet, im einzelnen die technischen und wirtschaftlichen Details genau zu erörtern, die vorwiegend nur für den Fachmann von Interesse sind. Auf solche Fragen ist nur so weit eingegangen, wie es notwendig war, um die allgemeine Vorstellung von der Bedeutung der einzelnen Bahnunternehmungen abzurunden.

Band 14:

SPEKTRALANALYTISCHE UND PHOTOMETRISCHE THEORIEN

von Professor Dr. J. SCHEINER. IV, 192 Seiten mit 11 Figuren. 1909. Gebunden M. 6.—.

Für alle diejenigen, welche sich mit den Ergebnissen der Astrophysik befreunden wollen, und für alle, die sich für das schwierige Gebiet der Strahlungslehre interessieren, ohne darin selbständige Forscher zu sein, besteht das Bedürfnis, sich in bequemer Weise über den jetzigen Stand der theoretischen Grundlagen dieser physikalischen Spezialwissenschaft zu informieren. Die ausführlichen Darlegungen in den umfangreichen Handbüchern erlauben nicht eine bequeme und schnelle Orientierung. Das vorliegende Werk will nun die Lücke, die in der angegebenen Richtung vorhanden ist, ausfüllen durch eine möglichst gedrängte Zusammenstellung der wichtigeren theoretischen Untersuchungen auf dem Gebiete der Spektralanalyse und der Photometrie, immer in spezieller Rücksichtnahme auf die Anwendung am gestirnten Himmel.

WISSEN UND KÖNNEN

BAHNEN DES WELTVERKEHRS

VON

DR. RICHARD HENNIG

Motto: „Wer die Verkehrsmittel eines Landes in seiner Gewalt hat, hat auch, falls Recht und Vernunft ihm zur Seite stehen, das Land selbst in seiner Gewalt". Friedrich List.

Mit 23 Kartenskizzen.



UNIVERSITY OF TORONTO LIBRARY
565226
2. 7. 53

LEIPZIG
VERLAG VON JOHANN AMBROSIUS BARTH
1909

HE
1021
H45

Druck der Spamerschen Buchdruckerei in Leipzig.

Vorwort.

Die vorliegende Arbeit ist die Frucht einer vieljährigen Beschäftigung mit den verschiedensten Fragen aus dem Gebiet der Geographie und Geschichte des Verkehrswesens. In der „Marine-Rundschau", im „Archiv für Post und Telegraphie", im „Prometheus", in der „Zukunft", den „Dokumenten des Fortschritts", der „Vossischen Zeitung (Sonntagsbeilage)" und anderswo habe ich einzelne Themen aus dem Bereich der Weltverkehrs-Eisenbahnen wiederholt behandelt. Das ausnehmende Interesse, das gerade derartige Aufsätze jederzeit gefunden haben, ließ in mir den Gedanken reifen, alle wichtigsten und originellsten Eisenbahnbauten und -projekte, die in der Gegenwart oder in jüngster Vergangenheit die Gemüter beschäftigt haben, im Zusammenhang und nach gemeinsamen Gesichtspunkten zu behandeln.

Weil eine gewisse Beschränkung von vornherein geboten war, habe ich alle europäischen Bahnen ausgeschieden, da unser Erdteil ja seit langer Zeit ein mit großen Weltverkehrsbahnen nahezu gesättigtes Stück Erde ist, und da die neu auftauchenden Pläne nur selten über eine mehr lokale oder allenfalls rein politische Bedeutung hinausgehen. Ich habe aber auch bei den außereuropäischen Bahnen darauf verzichtet, im einzelnen die technischen und wirtschaftlichen Details genau zu erörtern, die vorwiegend nur für den Fachmann von Interesse sind. In der Erwägung, daß jeder, der solche Einzelheiten zu kennen wünscht, doch gezwungen sein wird, nach den großen Spezialarbeiten zu greifen, bin ich auf alle solche Fragen nur so weit eingegangen, wie es notwendig war, um die allgemeine Vorstellung von der Bedeutung der einzelnen Bahnunternehmungen gewissermaßen abzurunden.

Nach Möglichkeit habe ich mich bemüht, meine tatsächlichen Angaben, besonders die vielen Zahlen, so zuverlässig wie möglich zu gestalten. Da aber authentisches Material oft nur schwer oder auch gar nicht zu beschaffen war und da selbst amtliche Angaben untereinander zuweilen im Widerspruch stehen, werden Fehler, hoffentlich nur unwesentliche, leicht hier und da stehen geblieben sein. Für etwaige gütige Berichtigungen werde ich stets dankbar sein.

Wenn meine Zeit und die äußeren Umstände es gestatten, denke ich in einigen Jahren dem vorliegenden, lediglich das Eisenbahnwesen behandelnden Bändchen ein Seitenstück folgen zu lassen, das wichtige, neue Schiffahrtswege, Kanalprojekte usw. in ähnlicher Weise zusammenfassend diskutiert. Ob dieser Plan, das Thema der „Bahnen des Weltverkehrs“ in der angedeuteten Weise zu ergänzen, verwirklicht werden kann, hängt jedoch von mancherlei Umständen ab. Die Aufnahme, die das vorliegende Bändchen finden wird, dürfte dabei den Hauptausschlag geben.

Berlin-Westend, den 14. März 1909. Dr. phil. Richard Hennig.

Inhaltsverzeichnis.

III. Afrika.

IV. Australien.

Verzeichnis der Kartenskizzen.

Weltverkehr und Eisenbahn.

(Ein Kapitel zur Philosophie des Verkehrswesens.)

Einen richtigen Einblick in die kulturhistorische Bedeutung der großen Welteisenbahnen für das Verkehrsleben unserer Tage wird man in vollem Umfang nur erhalten können, wenn man die Geschichte des Verkehrswesens in gebührender Weise berücksichtigt und gleichzeitig auch die Besonderheiten in der Verteilung von Land und Wasser im Auge behält, die unserem Erdball im gegenwärtigen Alter seiner geologischen Entwicklung nun einmal eigentümlich sind. Bis in die allerjüngsten Jahrzehnte hinein mußte sich der große interkontinentale Weltverkehr so gut wie ausnahmslos auf dem Seewege abspielen; nur zwischen Europa und Asien war ein Menschen- und Warenaustausch zu Lande möglich, und auch dieser erlangte nur für die europanahen Teile Asiens eine gewisse Bedeutung; die Wunderländer Indien, China, Japan lagen bis um die Mitte des gegenwärtigen Jahrtausends, bis zu Vasco da Gamas großer Tat, für die Kulturländer Europas in einer fast unerreichbaren Ferne. Vereinzelt nur gelangten damals die Waren und noch seltener die Menschen aus Europa dorthin oder von dort nach Europa. Eine dunkle, sagenhafte Kunde lag wie ein Märchenschleier über jenen Zauberlanden, und kein Wunder schien zu unglaublich, das nicht in jenen fremden Welten möglich sein konnte.

Die Sehnsucht nach den Reichen des fernsten Morgenlandes und ihren fabelhaften Schätzen leitete dann im 15. Jahrhundert jene bewundernswerte Epoche der großen Entdeckungsreisen ein. Ihnen galt die begeisterte Hoffnung, die einen Heinrich den Seefahrer, einen Diaz, einen Vasco, einen Columbus, einen Magelhaens, die ersten Pioniere der Nordpolarforschung

und viele, viele andere zu ihren kühnen und gewaltigen Taten in die Weite trieb. Die ersehnten Erfolge blieben nicht aus: Diaz und Vasco fanden einen Seeweg nach Indien, Columbus glaubte einen anderen gefunden zu haben und entdeckte in Wahrheit eine neue Welt, und als an jenem 25. September 1513 Balboa auf einem Berge des Isthmus von Panama zuerst die rollenden Wogen des unbekannten, größten Ozeans der Erde zu seinen Füßen erblickt hatte, da erst ging der Menschheit eine Ahnung auf von der wahren Größe des Erdballs, und mit einem Schlage wurde ihr Gesichtskreis verdoppelt, als Magelhaens seine nicht genug zu bewundernde Weltreise durchführte, deren Ende er selbst freilich nicht erleben sollte. Magelhaens hatte tatsächlich noch einen zweiten Seeweg nach Indien und Ostasien gefunden, aber die Hoffnung, die beschwerliche Reise dorthin ums Kap der guten Hoffnung auf einer anderen Wasserstraße abkürzen und verbessern zu können, wurde weder von der noch ungleich längeren und gefährlicheren Fahrt durch die nach ihm benannte Straße erfüllt noch von den zahlreichen nachfolgenden Versuchen, eine „nordöstliche und nordwestliche Durchfahrt", von Europa nördlich um Asien und Amerika herum, in den neuentdeckten Stillen Ozean zu finden.

Auch nach den Großtaten der mutigen Entdeckerepoche blieben die Länder um den Stillen und den Indischen Ozean noch ferne, fremde Gebiete für den Gesichtskreis Europas, mit denen ein Handelsverkehr nur in beschränktestem Umfang sich entfaltete. Gelang es doch erst in den Tagen James Cooks, auch nur das ungefähre geographische Bild des Stillen Ozeans in seinen endgültigen Umrissen festzustellen!

Für die Abwicklung eines regelmäßigen Verkehrs zwischen den Kontinenten ist ja auch tatsächlich die Verteilung von Land und Wasser auf der Erde höchst ungünstig. Die drei großen Weltmeere sind in ziemlich vollkommener Weise gegeneinander abgeschlossen, und Afrika oder gar Amerika brauchten sich nur wenig weiter nach Süden auszudehnen, als es tatsächlich der Fall ist, um z. B. den Atlantischen Ozean — wenigstens in den für die Schiffahrt in Betracht kommenden Breiten — geradezu hermetisch gegen die anderen Weltmeere abzu-

schnüren. Dabei nähern sich der Atlantische und der Stille Ozean in Mittelamerika bis auf wenige Dutzend Kilometer einander; um aber dort von einem Ozean die nahe Küste des anderen zu Schiff zu erreichen, wozu ein Dampfer auf geradem Wege nur 1—2 Stunden brauchen würde, bedarf es tatsächlich einer viele Wochen langen Fahrt. Und ähnlich nahe kommen sich der Atlantische und der Indische Ozean in den mit ihnen zusammenhängenden Ausläufern des Mittelländischen und des Roten Meeres: nur die schmale Landenge von Suez trennt beide Meere und somit auch beide Ozeane voneinander, aber um an der schmalsten Stelle der Landzunge von einem Ufer zum anderen zu gelangen, hätten die Schiffe bis 1869 erst den ganzen afrikanischen Kontinent umfahren müssen.

Der Traum, das Mittelmeer und das Rote Meer in eine schiffbare Verbindung miteinander zu bringen, geht bekanntlich schon bis auf die alte Ägypterzeit zurück und ist zu wiederholten Malen, zuletzt noch zur Kalifenzeit im 8. Jahrhundert, verwirklicht worden. Hätte der Kanal auch noch während des späteren Mittelalters bestanden — wer weiß, welche völlig andere Entwicklung der Gang der Weltgeschichte alsdann eingeschlagen hätte! In unseren Tagen erst ist der Traum aufs neue Wirklichkeit geworden und Lesseps' großes Werk hat auf das Verkehrsleben der Gegenwart in einer so umwälzenden Weise eingewirkt, wie außerdem wohl nur noch die Eröffnung der ersten Pazifikbahn Nordamerikas. Das Gegenstück zur Schaffung des Suezkanals, die Durchstechung des mittelamerikanischen Isthmus, ist zurzeit, nach fast 400 Jahren vergeblicher Hoffnungen und Entwürfe, gleichfalls jetzt bis unmittelbar vor die Verwirklichung gediehen. Die Wirkung dieser Kulturtat wird jedoch, obwohl ihre Bedeutung nicht unterschätzt werden soll, nicht entfernt mehr dieselbe sein wie die seinerzeit durch die Eröffnung des Suezkanals hervorgerufene: ist doch der Wert selbst des Suezkanals in neuester Zeit schon etwas geringer geworden, als er in den ersten Jahrzehnten nach seiner Vollendung war; und er dürfte in den nächsten Jahren und Jahrzehnten noch weiter, wenn auch nur in mäßigen Grenzen, zurückgehen. Inzwischen ist nämlich ein neuer

Kulturfaktor in die Erscheinung getreten: die Welteisenbahnen!

Die großen Eisenbahnlinien, insbesondere die Überlandbahnen, verdrängen im interkontinentalen Verkehr die Schifffahrt aus ihrer bis in die neuere Zeit dominierenden Stellung sichtlich mehr und mehr. Die Pazifikbahnen Nordamerikas haben dieses neueste Stadium der Entwicklung eingeleitet und haben den Passagier- und Frachtenaustausch zwischen der Westküste Nordamerikas und den Ländern um den Nordatlantischen Ozean schon ziemlich vollständig an sich gerissen; die Große Sibirische Bahn will offenbar, freilich in wesentlich beschränkterem Umfang, die Entwicklung in gleicher Richtung fortsetzen und würde noch ganz anders als ein Ereignis von epochaler Bedeutung begrüßt worden sein, wäre nicht eben die Suezroute schon als Ersatz für den alten Weg ums Kap geschaffen gewesen! — Weitere Überlandbahnen sind, wie die nachfolgenden Kapitel mehrfach zeigen werden, mannigfach im Entstehen begriffen und verkürzen die Entfernungen zweier Gegenden, zwischen denen die Reise früher eine gewisse Anzahl von Tagen dauerte, durchschnittlich auf ebenso viele Stunden, also im Mittel etwa auf den 24ten Zeitteil.

So sehen wir in unserer alten Welt die eigenartige Tatsache sich vollziehen, daß der Verkehr zwischen weit entfernten Ländern, der in alter Zeit aus Mangel an bekannten Schiffsstraßen ausnahmslos nur auf dem mühseligen und langwierigen Landwege von statten gehen konnte und der sich dann nach 1498 und besonders nach 1869 vollkommen auf dem Seewege vollzog, in neuester Zeit wieder mehr und mehr zu den Landverbindungen zurückkehrt. Die Eisenbahnschiene ist es, die dieses scheinbare Wunder wirkt. Sie stellt alle alten, festgewurzelten Begriffe der Verkehrsgeographie vollständig auf den Kopf und schafft von Jahrzehnt zu Jahrzehnt neue, überraschende, ungeahnte Möglichkeiten und Ausblicke in der Abwickelung des großen Weltverkehrs.

An einigen der bedeutsamsten außereuropäischen Bahnanlagen und Bahnprojekte seien im Folgenden diese Ausführungen über die kulturhistorische Mission der Eisenbahn verdeutlicht.

I. Amerika.

Die Überlandbahnen der Vereinigten Staaten Nordamerikas.

(Hierzu eine Karte auf Seite 9.)

In der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts endete das Gebiet der nordamerikanischen Union am Mississippi. Das kulturelle Leben der Vereinigten Staaten erstreckte sich noch kaum über das Gebiet der 13 Staaten hinaus, die den großen Freiheitskampf gegen England durchgefochten und sich 1776 zu der jungen, heut zur Weltmacht gewordenen Republik zusammengeschlossen hatten. Ein Land wie Pennsylvanien galt bereits als „amerikanischer Westen", die Gebiete um den Mississippi als „ferner Westen". Was westwärts vom Mississippi und Missouri lag, war — mit Ausnahme des pazifischen Küstensaums — terra incognita, „Wild-West", die „große amerikanische Wüste", die von kriegerischen Indianerstämmen bevölkert und sonst nur von kühnen Forschungsreisenden und Jägern hier und da betreten wurde. Staatsrechtlich gehörten die Länder westlich vom Mississippi seit alters her abwechselnd zu Frankreich, England, Spanien und Mexiko, bis schließlich die nordamerikanische Union teils durch kriegerische Eroberungen, teils durch friedliche Verträge und Ankauf die ungeheuren Landgebiete an sich brachte, die von Kolonisten nur sehr spärlich bevölkert waren und für die europäischen Mutterstaaten daher zum weit überwiegenden Teil wenig Wert hatten. Die erste systematische Durchquerung der westlichen Gebiete wurde 1804 bis 1806 von William Clark und Merriwether Lewis ausgeführt. Der eigentliche Zug nach dem Westen, der schließlich zur Ausbreitung des amerikanischen Kulturlebens bis an die Küste des Stillen Ozeans führte, wurde jedoch erst durch zwei bedeutsame Ereignisse eingeleitet, erstens den abenteuerlichen

Auszug der Mormonengemeinde unter Brigham Young zum Großen Salzsee (1845—1847) und zweitens die unmittelbar vor der im Frieden von Guadalupe Hidalgo (2. Februar 1848) erfolgten Abtretung Kaliforniens an die Union geschehene Auffindung der kalifornischen Goldfelder (19. Januar 1848). Die auri sacra fames lockte damals ungezählte Zehntausende nach dem bis dahin von Weißen nahezu unbewohnten pazifischen Westen: das Aufblühen von San Franzisko, dessen Einwohnerzahl sich noch 1846 nur auf 600 belief, während sie bereits 1852, also sechs Jahre später, das 54fache betrug, war ein deutlich kennzeichnendes Symbol der neuen Zeit.

Das neu erstehende Kulturland im Westen blieb jedoch von den alten Mutterstaaten des Ostens durch ein ungeheures Territorium getrennt, in dem die von romantischem Hauch umwehten Ureinwohner, die Indianer, noch nahezu souverän herrschten. Nur in Waffen starrend konnten heeresgleiche Karawanen vom Mississippi zur Pazifischen Küste und umgekehrt gelangen. Dennoch empfand man die Notwendigkeit der Einrichtung eines ständigen Verkehrs zwischen Ost und West aufs fühlbarste, und so gründete denn in den 50er Jahren ein gewisser John Butterfield eine Gesellschaft, die, gegen Zusicherung einer staatlichen Subvention von jährlich 60 000 Dollars, die Verpflichtung übernahm, dreimal wöchentlich eine Beförderung von Reisenden und Postsachen zwischen St. Louis und San Franzisko zu ermöglichen. Die Gesellschaft verpflichtete sich weiter, eine Reisedauer von 25 Tagen zwischen beiden Städten einzuhalten; tatsächlich war die erste Überlandpost (stage), die am 10. Oktober 1858 in San Franzisko eintraf, nur 23 Tage und 21 Stunden unterwegs gewesen, und später wurde der Weg, der durch das Indianerterritorium, Texas, Arizona und das südliche Kalifornien führte, zumeist bereits in 21 Tagen zurückgelegt. Für Reisende kostete die Beförderung, ohne Beköstigung und sonstige Reisebedürfnisse, 150 Dollars.

Um eine schnellere Beförderung der Post zu ermöglichen, richteten alsdann 1860 Russel & Co. in Leavenworth einen reitenden Botendienst („Pony Expreß") zwischen St. Joseph (Missouri) und San Franzisko ein. Diese Postboten waren nur

9—10 Tage unterwegs; ihr Dienst war aber so gefährlich, daß man ihnen ein Monatsgehalt von 1200 Dollars zahlen mußte. Selbstverständlich wurden die Postsendungen infolgedessen enorm teuer. Ein gewöhnlicher Brief vom Westen nach dem Osten des Landes, der heute für 10 Cents befördert wird, kostete damals 5 Dollars. Diese reitende Botenpost war nur wenige Jahre im Betrieb: sie wurde im wesentlichen überflüssig, als im Jahre 1863 der erste Überlandtelegraph Nordamerika von einem Ozean zum anderen überspannte.

Das Bedürfnis nach einer großen, transkontinentalen Eisenbahn mußte unter solchen Umständen natürlich von Jahr zu Jahr dringender werden. Die erste Anregung, eine Bahn vom Missouri bis an die ferne Westküste zu bauen, war bereits 1845 von dem New Yorker Kaufmann Asa Whitney gegeben und bald darauf sogar in einer Denkschrift niedergelegt worden. Zunächst hatte man jedoch meistenteils nur Spott und Lachen übrig gehabt für eine solche „visionary speculation", aber dennoch hatte das Projekt rasch Freunde gewonnen, und schon 1849 war es von Vertretern von 18 Unionsstaaten allen Ernstes diskutiert worden. Schließlich taten sich zwei private Gesellschaften, die „Union Pacific Railway Company" und die „Central Pacific Railway Company" zusammen und erboten sich, gemeinsam, unter gewissen staatlichen Garantien, die Bahn zu bauen. 1862 erteilte der Kongreß die Genehmigung zum Bau, und während noch der gefährliche Sezessionskrieg wütete, wurde mit einem der großartigsten Kulturwerke der damaligen Zeit begonnen.

1. Die älteste Pazifikbahn Nordamerikas.

Über den Weg, den eine möglichst kurze Eisenbahnverbindung zwischen New York und San Franzisko einzuschlagen hatte, konnte man nicht lange im Zweifel sein. Eine Bahn von New York über Buffalo nach Chicago mit einer Fortsetzung bis Omaha war bereits vorhanden. Für die Fortführung kam als die Stelle, wo die Sierra Nevada zu überwinden war, von vornherein nur der 1842 von J. Ch. Fremont entdeckte, 2139 m

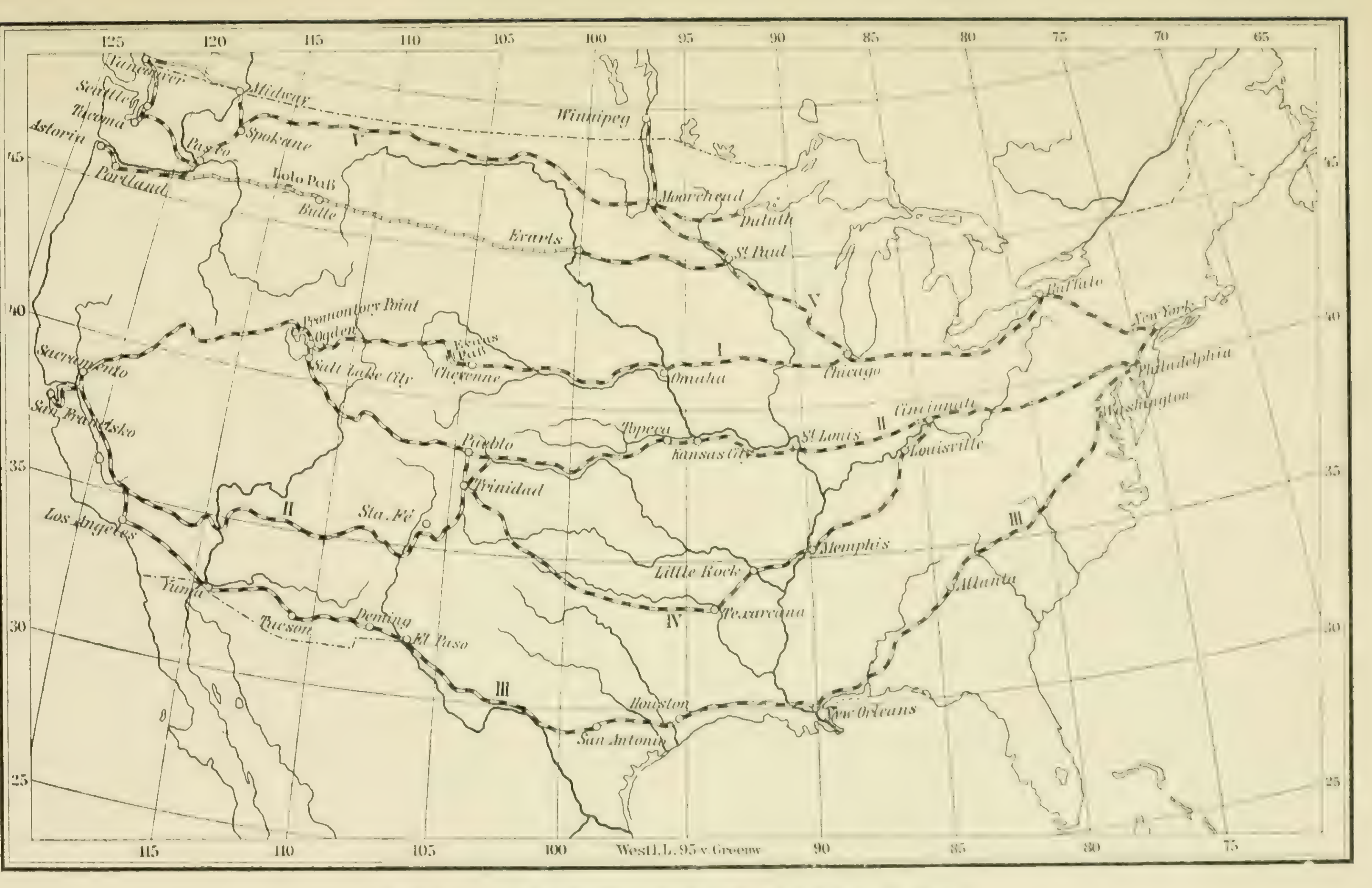
hohe Truckee-Paß in Frage. Das Felsengebirge hingegen sollte im Evans-Paß (2568 m Höhe) überschritten werden. Demgemäß wurde die Bahn von Omaha aus in ziemlich genau westlicher Richtung längs des 41. Breitengrades über Cheyenne (Wyoming) und Ogden (Utah) um das Nordende des Großen Salzsees herum nach Sacramento in Kalifornien und von dort nach San Franzisko geführt.

Den beiden genannten Gesellschaften, die den Bau und den Betrieb übernommen hatten, wurde vom Senat ein zinsfreies Darlehen von 49 453 100 Dollars bewilligt, außerdem wurden ihnen 25 Millionen acres (= 10 117 qkm) Ländereien längs der Bahn kostenlos überwiesen. — Der Bau wurde rüstig gefördert. Die „Union Pacific Railway Company" stellte den östlichen Teil her, indem sie von Omaha aus westwärts vordrang, die „Central Pacific Railway Company" übernahm den westlichen Teil und baute von San Franzisko aus gen Osten. 1869 trafen die Baukolonnen am Großen Salzsee zusammen und befestigten am 10. Mai die letzte Schiene der ersten Transkontinentalbahn vermittels eines goldenen Schienennagels am Promontory Point.

Die Gesamtlänge dieser gleichzeitig ältesten und kürzesten Transkontinentalbahn Nordamerikas beträgt von New York bis San Franzisko 5259 km. Zur Zurücklegung der gesamten Strecke, welche die Entfernung Petersburg—Lissabon (4840 km) noch um mehr als 400 km übertrifft, ist eine unterbrochene Fahrt von sechs Tagen und sechs Stunden erforderlich. Die Bahn hat neuerdings durch Abschneidung der um den Großen Salzsee geführten Schleife (vgl. S. 265 ff.) eine Verkürzung um rund 70 km erfahren.

2. Die Atchison-, Topeca- and Santa Fé-Pacific Railway.

Daß es mit der einen Überlandbahn nicht lange sein Bewenden werde haben können, war von vornherein klar. Zu Anfang der 80er Jahre entstanden denn in rascher Aufeinanderfolge nicht weniger als vier neue Pazifikbahnen in den Vereinigten Staaten, denen sich bald darauf (1886) auch die erste kanadische



Karte 1. Die Überlandbahnen der Vereinigten Staaten.

anschloß. Die zeitlich erste von diesen neuen Bahnen war diejenige, die amtlich die „Atchison-, Topeca- and Santa Fé-Railway“ heißt. Von Saint Louis aus, wohin natürlich schon längst eine Bahn von New York über Philadelphia und Cincinnati gebaut war, führte sie durch Kansas, Kansas City und Topeca berührend, Colorado, New Mexiko (Sante Fé), Arizona und Kalifornien nach San Franzisko. Die am 17. März 1881 eröffnete Bahn, deren Gesamtlänge von einem Ozean zum andern 5937 km beträgt, führt also gerade durch diejenigen Gebiete, die noch wenige Jahre zuvor als ganz besonders gefährlich galten. Die Niederwerfung der letzten großen Indianerbewegungen in den 70er Jahren hatte hier die Sicherheit in einer früher nicht geahnten Weise befestigt.

Auch in diesem Fall erhielt die Betriebsgesellschaft ein umfangreiches Ländergebiet, nicht weniger als 46 Millionen acres (18 714 qkm) umfassend, als Eigentum überwiesen.

3. Die Southern Pacific Railway.

Nachdem einmal das zwischen den Osten und Westen der Union eingeschobene, lange Zeit so gefährliche Gebiet als leidlich gesichert und beruhigt gelten konnte, lag es in der Natur der Sache, daß das Bedürfnis nach weiteren Überlandbahnen gleichzeitig an verschiedenen Stellen auftauchte. Das Jahr 1881 hatte, wie geschildert, die zweite Pazifikbahn gebracht; im Jahre 1883 wurden nun zwischen den beiden Ozeanen nicht weniger als drei neue Bahnlinien vollendet, die freilich zum Teil mit den vorgenannten zusammenfielen. Wie geschickt die Führung der neuen Bahnen gewählt war, geht am besten aus der Tatsache hervor, daß nach der damaligen Massenherstellung von pazifischen Bahnen in dem seither verflossenen Vierteljahrhundert im Gebiet der Vereinigten Staaten ein Bedürfnis für weitere Überlandbahnen sich bis in die allerjüngste Zeit nicht mehr herausgestellt hat.

Die erste der im Jahr 1883 dem Betrieb übergebenen neuen Überlandbahnen war gleichzeitig die längste und die südlichste von allen, insofern als sie dem ans amerikanische Bahnnetz

bereits angeschlossenen New Orleans eine Verbindung mit San Franzisko gewährte. Sie führt in einer Gesamtlänge von 6250 km von New York über Philadelphia, Washington, Atlanta, New Orleans, Houston, San Antonio, El Paso, Deming, Tucson, Yuma und Los Angeles nach San Franzisko, läuft also durch die südlichsten Teile der Union und auf eine weite Entfernung nahe der mexikanischen Grenze entlang, über die sie sowohl von San Antonio wie von El Paso aus Ausläufer weiter nach Süden, mit Anschlüssen ans mexikanische Bahnnetz, entsendet. Die Eröffnung der Southern Pacific Railway erfolgte am 12. Januar 1883. Die Fahrt von New York nach San Franzisko dauert auf dieser Route volle $7^1/_2$ Tage. Unter diesen Umständen sollte man meinen, daß der Wert der Linie als reine Überlandbahn gering ist, da sie von vornherein gegenüber den wesentlich kürzeren und natürlich auch billigeren nördlicheren Pazifikbahnen in erheblichem Nachteil ist und da sie überdies durch auch nicht annähernd so reizvolle, landschaftlich schöne Gegenden führt, wie etwa die älteste Pazifikbahn in der Sierra Nevada.

Aber ganz abgesehen davon, daß der Hauptwert der Bahn im Lokalverkehr , in der Verbindung der Südstaaten mit dem Osten und Westen der Union sowie auch mit Mexiko liegt, ist auch ihre Bedeutung als Überlandbahn aus dem Grunde nicht gering anzuschlagen, weil sie im Winter kaum jemals von Schneeverwehungen und ähnlichen Wetterunbilden bedroht ist, wie sie bei den anderen Pazifikbahnen zu gewissen Zeiten des Jahres fast als normale Erscheinungen aufzufassen sind. Mit größeren Schneemassen hat die Southern Pacific Railway nur allenfalls in den Präriegegenden ganz ausnahmsweise einmal zu kämpfen. Sie dient daher im Winter tatsächlich in hervorragendem Maße auch dem Verkehr von Ozean zu Ozean.

4. Die Atlantic and Pacific Railway.

Eine vierte Überlandbahn wurde um Mitte August 1883 dem Verkehr übergeben. Auf den größten Teil ihres Verlaufes fällt sie allerdings zusammen mit der Linie der ,,Atchison-, Topeca-

and Santa Fé-Railway". Nur das Mittelstück zwischen Cincinnati und Trinidad (Colorado) folgt einer anderen Route, indem es, zunächst Louisville berührend, Kentucky und Arkansas in südwestlicher Richtung durchläuft, bei Memphis (Tenn.) den Mississippi und bei Little Rock den Missouri übersetzt, bei Texarcana die Grenze von Texas erreicht und alsdann das Indianerterritorium längs des Red River durchzieht, um in Trinidad mit der Atchison-, Topeca- and Santa Fé-Railway zusammenzutreffen. Ursprünglich sollte sie diese in Albuquerque erreichen, doch kam man von diesem Plan wieder ab. Von Trinidad aus bieten sich auch durch Colorado hindurch Anschlüsse an die älteste Pazifikbahn, so vor allem über Pueblo und Salt Lake City nach Ogden.

5. Die Northern Pacific Railway.

Wenige Wochen nach der vorgenannten Bahn, am 8. September 1883, wurde die fünfte und bis auf den heutigen Tag letzte der in den Vereinigten Staaten gebauten Pazifikbahnen dem Verkehr übergeben, die „Northern Pacific Railway". Sie ist unter den fünf Bahnlinien die nördlichste und bietet auch an einigen Stellen an die nahezu parallellaufende kanadische Überlandbahn Anschlüsse dar, unter denen die Abzweigung von Moorehead nach Winnipeg der wichtigste ist. Sie zweigt in Chicago von der ältesten Pazifikbahn ab, deren Schienen sie bis dahin von New York an benutzt, läuft weiter nach St. Paul (Minnesota), bis wohin die Eisenbahn schon früher gebaut worden war, und führt von dort durch Dacota, Montana und Nord-Idaho nahe der kanadischen Grenze ins Territorium Washington und nach Pasco am Columbiafluß. Hier gabelt sich die Bahn: ein Zweig streicht nordwestwärts längs des Yakima River nach Tacoma am Pugetsund, sowie nach Seattle und weiter nordwärts nach Vancouver in Kanada, ein anderer erreicht, am Columbiafluß entlang laufend, zunächst Portland (Oregon) und weiterhin bei Astoria die Küste des Stillen Ozeans. Eine westliche Verlängerung der eigentlichen Northern Pacific erstreckt sich von Moorehead nach Duluth am Oberen See, wo

die Bahn einen höchst wichtigen Anschluß an den Schiffsverkehr der großen amerikanischen Seen bietet. — Die gesamte Entfernung von New York bis Astoria über St. Paul beträgt etwa 5250 km.

Der Bau der Bahn, der von Henry Villard, einem aus der bayrischen Pfalz stammenden, ursprünglich Hilgard heißenden Deutschen, geleitet wurde, war ein technisch schwieriges und gleichzeitig auch wirtschaftlich riskantes Unternehmen; denn die nordwestlichen Territorien waren zur Zeit des Bahnbaus noch sehr wenig kulturell erschlossen. Daher wurde auch in diesem Fall der den Bau und Betrieb übernehmenden Privatgesellschaft längs der Bahn ein Landgebiet von 47 Millionen acres (19 017 qkm) zur freien Verfügung überlassen.

Kürzlich hat diese fünfte Überlandbahn noch einen näheren Anschluß an Vancouver erhalten, indem eine von der Station Spokane im Staate Washington nach dem kanadischen Grenzort Midway führende Zweigbahn 1906 und 1907 durch die kanadische „Vancouver-, Victoria and Eastern Railway Company" nach Cloverdale bei Vancouver verlängert worden ist.

6. Eine sechste Überlandbahn der Union.

Zurzeit plant die „Chicago-, Milwaukee and Saint Paul-Railway Company" noch eine weitere, neue Bahnlinie mit den Endpunkten St. Paul und Seattle (vgl. Karte 1 auf Seite 9), die man als sechste Überlandbahn in Anspruch nehmen darf, wie überhaupt noch manche andere Überlandlinie durch Zusammenwachsen und Kombination lokaler Bahnen konstruiert werden könnte. Da aber die „Northern Pacific Railway" als fünfte amerikanische Überlandbahn gezählt wird, hat man ein Recht, auch die neugeplante Bahn St. Paul-Seattle als Überlandbahn anzusprechen. Sie soll zunächst die eine der schon vorhandenen, von St. Paul zum Missouri führenden Bahnen benutzen und in deren westlichem Endpunkt Evarts bzw. in dem nahegelegenen Glenham beginnen und von dort einen Anschluß an die nach Butte in Montana führenden Bahnen suchen, alsdann den Lolopaß im Felsengebirge auf der Grenze zwischen

Montana und Idaho gewinnen und schließlich in Seattle bzw. in Astoria ausmünden. Bis Butte war der Bau dieser Bahn, die vor allem in Idaho neue, wichtige, fruchtbare Gebiete eröffnen wird, 1908 vollendet; für 1909 steht die Betriebsübergabe der ganzen Strecke bevor.

Wollte Kanada im Wettbewerb mit der großen Nachbarrepublik nicht völlig ins Hintertreffen geraten, so mußte es schon frühzeitig gleichfalls darauf sinnen, sich eine interozeanische Bahn zu schaffen, die von vornherein den Unionbahnen gegenüber den Vorzug hatte, daß sie kürzer war und demgemäß für den Durchgangsverkehr zwischen Europa und Ostasien die weitaus schnellste Verbindung darbieten konnte.

Die kanadischen Überlandbahnen.

(Hierzu eine Karte auf Seite 17.)

1. Die Canadian Pacific Railway.

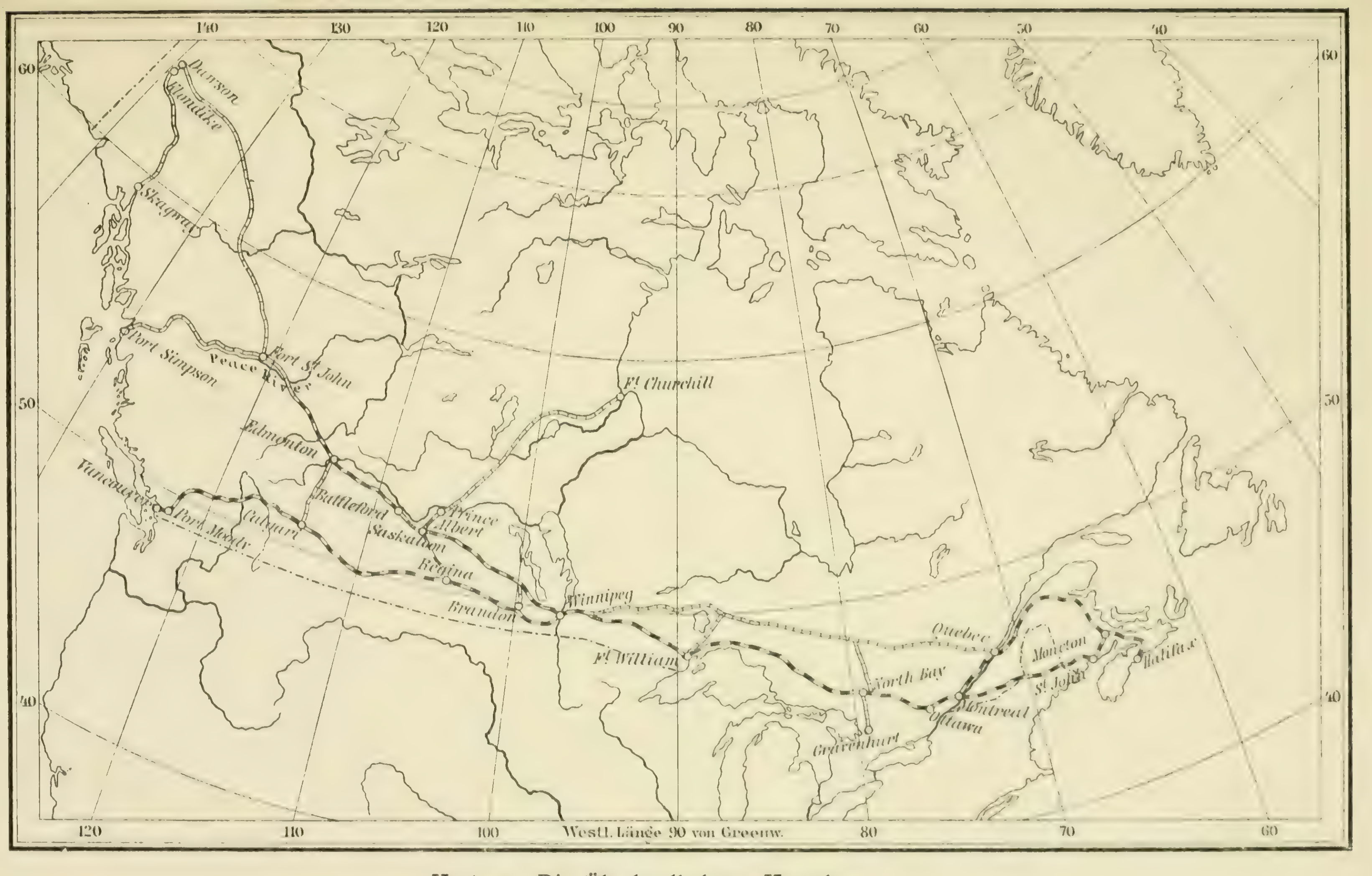
Die jetzigen britischen Besitzungen in Nordamerika bilden erst seit 1868 ein staatliches Gemeinwesen. Der damaligen Konföderation schlossen sich jedoch zwei Staaten zunächst noch nicht an, nämlich die Prince Edwards-Insel, die erst 1873, und Britisch-Columbien, das 1871 dem „Dominion of Canada" beitrat. Einer derjenigen Punkte, der gelegentlich des Beitritts Columbiens vereinbart wurde, war die von Kanada gegebene Zusicherung, daß binnen zehn Jahren, also bis 1881, eine Eisenbahn vom Atlantischen Ozean bis nach Britisch-Columbien gebaut werden solle. Dieses Versprechen, obwohl es vom Parlament durch den „Act respecting the Canadian Pacific Railway" genehmigt wurde, war übereilt; es erwies sich bald, daß seine Einlösung unmöglich war. Sir Hugh Allan war das treibende Moment der auf eine kanadische Überlandbahn abzielenden Bestrebungen. Auf seine Initiative traten nach und nach 3 verschiedene Gesellschaften zur Durchführung des Unternehmens zusammen, als dritte, nach Auflösung zweier anderer Gesellschaften, 1873 die „Canadian Pacific Railway Company". In Kanada gab es damals schon zahlreiche, kleine Eisenbahngesellschaften, die 1867 ein Netz von 2067 engl. Meilen Gesamtlänge ihr Eigen nannten. Um die Überlandbahn zu schaffen, mußten nicht weniger als 30 kleine Eisenbahngesellschaften unter einen Hut gebracht und verschmolzen werden, was naturgemäß keine kleine Aufgabe war. Aber auch hiervon ganz abgesehen stieß man auf unerwartete Schwierigkeiten.

Die ersten Entwürfe der geplanten Führung der Überlandbahn krankten an einer bedenklichen Oberflächlichkeit: so stellte sich z. B. erst mehrere Jahre, nachdem ihre Aus-

arbeitung erfolgt war, heraus, daß sich im Wege der zu bauenden Bahn, jenseits des Felsengebirges, eine Bergkette, das Kaskadengebirge (Cascade Range) befand, von deren Vorhandensein man bis dahin gar nichts gewußt hatte. Politische Gründe kamen hinzu, um die Ausführung des Unternehmens zu verzögern und zeitweise sogar ganz in Frage zu stellen: man glaubte nämlich in Kanada, daß die amerikanische Union die Hand im Spiele habe, um sich von vornherein einen überragenden Einfluß auf das kanadische Bahnprojekt zu sichern, und behauptete 1874 sogar, daß bedeutende Bestechungen einflußreicher Männer in Kanada vorgekommen seien, um die amerikanischen Wünsche durchzusetzen. Über diesen Beschuldigungen kam die Regierung, die das Bahnprojekt gefördert und befürwortet und an deren Spitze Sir John Macdonald gestanden hatte, zu Falle, und die neue Regierung war, da in Kanada das politische Parteiwesen in sehr merkwürdiger Weise mit den Bahnunternehmungen verknüpft ist, wenig geneigt, die älteren Versprechungen einzulösen, und wollte nicht viel von einer ununterbrochenen kanadischen Überlandbahn wissen, wünschte vielmehr, die mannigfachen Wasserläufe in den zu schaffenden Verkehrsüberlandweg einzubeziehen. Ein Unternehmer fand sich hierfür jedoch nicht, und der auch von der Regierung nur sehr lau betriebene Plan geriet allmählich gänzlich ins Stocken.

Erst als 1878 Sir John Macdonald aufs neue an die Spitze der Regierung trat, ging man wieder energischer an die Verwirklichung des Projekts, für die mehrere Jahre hindurch gar nichts geschehen war, die aber gerade für ein Land wie Kanada mit seinen ungeheuren, unerschlossenen und ohne gute Verkehrsmittel wertlosen Territorien von höchstem volkswirtschaftlichen Werte sein mußte.

Die Bahn wurde nun gebaut, auf Betreiben und auf Kosten der Regierung, und nach einer verhältnismäßig außerordentlich kurzen Baufrist wurde am 7. November 1885 das große Werk, das speziell in seinen westlichen Teilen ebenso interessant wie technisch schwierig und landschaftlich schön ist, mit dem Eintreiben des letzten Schienennagels in Cragellachie, 565 km



Karte 2. Die Überlandbahnen Kanadas.

Fertige Bahnen. Geplante Bahnen.

vom Westende entfernt, zum glücklichen Ende geführt. Der erste Frachtzug begann am 16. November 1885 die Linie zu durchlaufen; die Eröffnung für Frachtverkehr erfolgte am 1. Mai 1886.

Die Gesellschaft, die sich für den Betrieb des neuen Unternehmens zusammengetan hatte, war in ungewöhnlichem Maße vom Glücke begünstigt. Die in einer Länge von insgesamt 4467 km gebaute Bahnstrecke zwischen Ottawa und Port Moody oder Vancouver wurde ihr von der Regierung betriebsfertig überwiesen; überdies erhielt sie 25 Millionen Dollars als Zuschuß geschenkt und außerdem auch noch 25 Millionen acres der an die Bahn angrenzenden, bisher wert- und herrenlosen Ländereien als Eigentum überwiesen, aus deren allmählichem Verkauf sie gewaltigen Nutzen gezogen hat. Dennoch gab es genug Unglückspropheten, die dem Unternehmen einen kläglichen Zusammenbruch prophezeiten, und die Tatsache, daß die offizielle Eröffnung an einem Dreizehnten erfolgte, nämlich am Pfingstsonntag den 13. Juni 1886, an dem der erste Personenzug von Montreal nach Halifax abgelassen wurde, erschien abergläubischen Gemütern von vornherein als ein Todesstoß für die neue „Canadian Pacific Railway“.

Im Gegensatz zu diesen schlimmen Prophezeiungen entwickelte sich die neue Bahn, deren höchster Punkt übrigens im Felsengebirge (Paß von Stephen) 1950 m über dem Meere liegt, und die mit ihr zusammenhängende Betriebsgesellschaft in durchaus befriedigender Weise. Gerade in den letzten Jahren hat sie eine rapide Entwicklung aufwärts durchgemacht: 1901 betrugen ihre gesamten Einnahmen 7,7 Millionen, 1906 schon 18,7 Millionen Dollars! Sie ist bis auf die Gegenwart ein höchst wichtiger Faktor in der kulturellen und wirtschaftlichen Erschließung des Landes. Wenn dennoch die an sie geknüpften Hoffnungen sich nur teilweise erfüllten, so waren zwei Tatsachen daran schuld, einmal der Umstand, daß nur die von der Bahn direkt berührten Landesteile Nutzen von dem Verkehrsweg zum Ozean hatten, während die abgelegeneren Gebiete keinen Vorteil von dem Schienenstrang zu gewinnen vermochten, und andererseits die Tarifpolitik der Gesellschaft, die nur auf das Wohl der eigenen Tasche bedacht war, und der alle großen,

nationalen Gesichtspunkte fernlagen. Die Anlieger der Bahn, die Farmer, die von ihr die Möglichkeit eines ertragreichen Exports ihrer landwirtschaftlichen Produkte erhofft hatten, klagten bitter über die zu hohen Frachtsätze der Bahn. Die „Canadian Pacific Railway Co." aber besaß ein tatsächliches Verkehrsmonopol und nutzte dieses nach Gutdünken aus.

Bis zur Gegenwart besteht die „Canadian Pacific Railway" als einzige kanadische Überlandbahn. Der Anschluß von Ottawa und Montreal an den östlichen Ozean erfolgte zunächst vermittels der 1561 km langen, sogenannten „Interkolonialbahn" auf rein kanadischem Boden über Quebec. Eine wesentliche Verkehrserleichterung schuf jedoch 1885 das sogenannte „Bonded privilege", das die Benutzung der kanadischen Pazifikbahn durch Schaffung einer den amerikanischen Staat Maine durchziehenden, direkten Verbindung zwischen Halifax und Montreal wesentlich beschleunigte. Diese Abmachung ist zwar für den Fall internationaler Verwicklungen zwischen Kanada und der Union bedenklich, aber im Frieden hat sie zur Beliebtheit dieser für gewisse Weltreisen schnellsten aller nordamerikanischen Überlandbahnen kräftig beigetragen. Im Durchgangsverkehr zwischen Europa und Ostasien spielt die „Canadian Pacific Railway" eine nicht unbedeutende Rolle, zumal die Bahngesellschaft eigene Dampfer-Anschlußlinien besitzt, die im Osten zwischen Montreal und Liverpool, im Westen zwischen Vancouver und Yokohama bzw. Hongkong verkehren.

Es zeigte sich jedoch auch im Laufe der Zeit immer deutlicher, daß eine wirtschaftliche Hebung der bahnfernen Distrikte und eine Ausbeutung der ungeheuren natürlichen Bodenschätze Kanadas in diesen Gegenden nur durch Schaffung neuer Bahnen erreicht werden konnte. Das Bahnnetz von Kanada, das von 2189 engl. Meilen Gesamtumfang im Jahre 1863 auf 22452 engl. Meilen Umfang im Jahre 1907 angewachsen war, bedarf auch gegenwärtig noch aufs dringenste beträchtlicher Erweiterungen. Ein charakteristisches Beispiel für die Wichtigkeit neuer Bahnanlagen bietet von jeher das Peace River-Tal in der kanadischen Provinz Athabasca.

Dieses Tal ist einer der besten Weizenbezirke der Welt und weit und breit wegen seiner hohen Fruchtbarkeit berühmt. Aber die gänzliche Abgeschiedenheit von allen brauchbaren Verkehrsstraßen hat seine reichen Erträge noch niemals über mehr als eine ganz lokale Bedeutung hinauswachsen lassen.

2. Die Grand Trunk Pacific Railway (National Transcontinental Railway).

Schon 1881 war die seit dem Anfang der 50er Jahre existierende kanadische „Grand Trunk Company" angeregt worden, dem Gedanken einer zweiten Überlandbahn näherzutreten. Sie lehnte damals ein Eingehen auf den Gedanken ab, da sie mit dem Ausbau ihres Bahnnetzes im Osten ausreichend beschäftigt war. Späterhin aber wußte die mächtige „Canadian Pacific Railway Company" jeden Gedanken an eine konkurrierende zweite kanadische Überlandbahn darnieder zu halten.

Nun sind aber, wie schon erwähnt, in Kanada die großen Eisenbahnunternehmungen in einer sehr eigenartigen, für unsere Verhältnisse schwer vorstellbaren Weise mit dem politischen Parteiwesen des Landes verknüpft. Die „Canadian Pacific Railway Company" war und ist noch heute mit der konservativen Partei Kanadas verbunden: infolgedessen fand natürlich die Idee einer zweiten Überlandbahn alsbald in der liberalen Partei ihre stärkste Stütze.

Als nun im Jahre 1896 der der liberalen Partei angehörende Sir Wilfrid Laurier kanadischer Premierminister wurde, der ein warmer Freund der weiteren Erschließung des Landes mit Eisenbahnen war, kam auch das Projekt einer zweiten Überlandbahn in Kanada, die von den Liberalen lebhaft befürwortet wurde, energisch in Fluß. Trotz heftigen Widerstandes, der besonders durch die mächtige „Canadian Pacific Railway Company" und die mit ihr verbündeten Interessentengruppen, sowie die ihr nahestehende konservative Partei geleistet wurde, setzte Sir Wilfrid Laurier seinen Willen durch: am 24. Oktober 1903 unterzeichnete der Generalgouverneur von Kanada Lord Minto den Gesetzentwurf,

wonach eine zweite kanadische Überlandbahn gebaut werden sollte, die amtlich ,,National Transcontinental Railway" genannt wurde, während sie im Alltagsleben überall ,,Grand Trunk Pacific Railway" heißt, weil unter den 25 einzelnen Eisenbahngesellschaften, die zu einer ,,Grand Trunk Pacific Railway Co." verschmolzen, eben die alte ,,Grand Trunk"-Gruppe die bedeutendste Rolle spielte. Die ,,Grand Trunk Pacific Railway Co." verfügte von Anfang an über ein Vermögen von 45 Millionen Dollars. Die neue Bahn, deren gesamte Baukosten 120—150 Millionen Dollars betragen dürften, soll, außer im Anfangspunkt, Moncton, nur an einer Stelle, in Winnipeg, mit der alten Canadian Pacific Railway zusammentreffen und im übrigen völlig andere Gebiete wie diese berühren. Da der Hauptzweck der neuen Pazifikbahn ausgesprochenermaßen die Aufschließung neuer Ländergebiete ist, muß eine solche nur etwa in der Mitte unterbrochene, strenge Scheidung zwischen beiden Bahnen als eine sehr weise Maßregel angesprochen werden. Die Bahn wird in Moncton in Neu-Braunschweig (bzw. in Halifax) beginnen. Bis Winnipeg wird sie in fast gerader Linie vom Staat gebaut, um später an die ,,Grand Trunk Pacific Railway Company" auf 50 Jahre pachtweise abgetreten zu werden. Der westliche Teil von Winnipeg an hat jedoch von der Unternehmergesellschaft selbst hergestellt zu werden: die Bahn wird hier über Saskatchewan, Battleford und Edmonton laufen, im Peace Riverpaß das Felsengebirge überschreiten und in Port Simpson den Stillen Ozean erreichen. Demgewäß werden die Provinzen Assiniboina, Saskatchewan, Alberta mit Edmonton und das besonders wichtige und fruchtbare Athabasca, das bisher für Eisenbahnbauten noch jungfräulicher Boden war, vom Schienenstrang erschlossen, Gebiete, reich an Weizen, Kohlen und Holzbeständen, und vortreffliches Weide- und Ackerland werden dadurch dem Verkehr und der Besiedelung preisgegeben.

Die vollständige Fertigstellung der ,,Grand Trunk Pacific Railway" wird sich voraussichtlich noch mindestens bis zum Jahre 1911 hinziehen. Der Bau im Westen von Winnipeg ist bereits bis über Edmonton hinausgediehen, das zurzeit,

wenn man von den Bahnen Alaskas absieht, die nördlichste Eisenbahnstation Amerikas ist. Den östlichsten Teil hoffte man ursprünglich schon am 1. Dezember 1908 dem Betrieb übergeben zu können, doch ist es nicht gelungen, diesen Termin einzuhalten. Nach ihrer gänzlichen Vollendung wird die zweite kanadische Überlandbahn dereinst den kürzesten Reiseweg von Europa nach Asien in westlicher Richtung darstellen. Daß alsdann hier auch ein geeigneter Schnelldampfer-Anschlußverkehr geschaffen werden wird, wie ihn die „Canadian Pacific Railway Company" im Anschluß an ihre Bahn gleichfalls ihr Eigen nennt, ist kaum zu bezweifeln. Der westliche Endpunkt der Bahn, Port Simpson, heut kaum mehr als ein kleines Indianerdorf, wird sicher eine große Zukunft haben und mag dereinst ein äußerst gefährlicher Konkurrent für das südlicher gelegene Vancouver werden, zumal wenn die finanziell sehr günstig gestellte „Grand Trunk Pacific Railway Company" in dieser Richtung kräftig arbeitet. Um der gefährlichen Konkurrenz von vornherein zu begegnen, hat die „Canadian Pacific Railway Company" beschlossen, 50 Millionen Dollars auf den Ausbau ihres Bahnsystems bis zum Felsengebirge zu verwenden.

Die wirtschaftlichen Folgen dieses neuen Bahnbaues sind noch gar nicht abzusehen; in jedem Falle werden sie enorm groß sein. Die von der Bahn durchzogenen Gebiete östlich von Winnipeg waren bisher, trotz ihrer Nähe zur Ostküste und zur Hauptverkehrsader des Landes, noch wenig erschlossen, so daß schon hier die Bahn eine große kulturelle Aufgabe zu erfüllen haben wird. Westlich von Winnipeg aber kann die Eröffnung der Bahn geradezu Umwälzungen im Gefolge haben. Die Fruchtbarkeit dieser Landstriche kann kaum hoch genug eingeschätzt werden, und die Erkenntnis dieser Tatsache lockt neuerdings gewaltige Einwanderermassen, die großenteils aus dem Gebiet der Vereinigten Staaten kommen, in das bisher nur äußerst dünn bevölkerte und demgemäß auch nicht entfernt voll ausgenutzte Land. Eigenartig ist es, daß stellenweise die Fruchtbarkeit mit der nördlichen Breite nicht ab-, sondern zunimmt, so daß sie in der beträchtlichen Breite von 56°,

in dem schon erwähnten Peace River-Tal auf der Ostseite des Felsengebirges, ihren Höhepunkt erreicht. Dieses gesegnete Tal wird jetzt von der neuen Eisenbahn erschlossen werden, so daß seine Bodenschätze dem Welthandel zugute kommen können. Der Grund dieser ausnehmenden Fruchtbarkeit Westkanadas, die mit der Annäherung ans Felsengebirge stetig zunimmt, in der Umgebung der Hudsonbai hingegen schwindet, ist in den vom Gebirge häufig herabkommenden, föhnartig warmen Chinookwinden zu suchen, die das Klima weiter Strecken in günstiger Weise beeinflussen.

Die Kosten der zweiten kanadischen Überlandbahn dürften sich mit allen Anschlußstrecken auf rund eine halbe Milliarde Mark belaufen. Die Länge der Hauptbahn, deren endgültiger Verlauf noch nicht in allen Teilen bekanntgegeben ist, wird etwa 3400—3600 engl. Meilen (ca. 5500—5700 Kilometer) betragen; hierzu kommen noch Seitenlinien von rund 5400 Meilen Gesamtlänge. Diese Seitenlinien sind die folgenden sieben: nach Montreal, nach North Bay (am Nipissing Lake) oder Gravenhurst, nach Fort William oder Port Arthur am Oberen See, nach Brandon, nach Regina, nach Calgari, nach Prince Albert und, als wichtigste von allen, eine in Fort St. John abzweigende Bahn, die bis nach Dawson hinaufführt und somit einen Anschluß zu den Goldfeldern von Klondike und an die geplante, von Skagway heraufkommende Yukon-Bahn schafft, ja u. U. bei einer etwaigen künftigen Verwirklichung des Projektes einer Eisenbahn zwischen Asien und Amerika (vgl. S. 82—85) hierfür als Teilstrecke in Betracht kommen würde. — Bemerkenswert erscheint die der „Grand Trunk Pacific Railway Company" von der Regierung auferlegte Verpflichtung, daß für die Beförderung von den großen Seen zu den kanadischen Häfen der Ostküste keine höheren Frachtsätze erhoben werden dürfen, als sie von den Bahnen der Vereinigten Staaten für den Gütertransport von den Seen nach den näher gelegenen Häfen der Union gefordert werden.

3. Die Hudsonbai im künftigen Weltverkehr und die Canadian Northern Railway.

Bei der ungemein großen Wichtigkeit einer ausreichenden Eisenbahnerschließung Kanadas kann es nicht Verwunderung erregen, daß das Bahnnetz des Landes außerordentlich schnell gewachsen ist, wenngleich im Verhältnis zur gesamten Größe des Landes (mit den arktischen Inseln 9,4 Millionen qkm) das vorhandene Bahnnetz (1907: 22452 engl. Meilen) als noch sehr bescheiden bezeichnet werden muß. Neuerdings will das Tempo des Fortschreitens auf diesem Wege anscheinend eher noch rascher als langsamer werden.

Noch ist die Grand Trunk Pacific Railway nicht fertiggestellt, und schon hat der Plan einer dritten kanadischen Überlandbahn leidlich feste Gestalt gewonnen. Man will von den reichen Getreideländern des Westens zur Hudsonbai eine Bahn bauen, die sich mit der nach Dawson und Skagway hinaufführenden Zweiglinie zu einer dritten Überlandbahn ergänzen würde. Zum Zweck der Streckenvermessung der neugeplanten Bahnlinie zwischen Saskatchewan und der Hudsonbai hat das kanadische Bundesparlament der Bundesregierung bereits 100 000 Dollars bewilligt. Ob die Regierung selbst die Bahn bauen oder ob diese Aufgabe einer Privatgesellschaft, der schon bestehenden „Canadian Northern Railway Company", übertragen werden wird, ist noch nicht entschieden.

Der Plan dankt seine Entstehung dem Bestreben, einen möglichst kurzen und billigen Weg nach den europäischen und speziell den englischen Häfen für die kanadische Getreideausfuhr zu finden. Von den 36 Millionen Dollars, auf die sich im Jahre 1906/07 der Getreideexport Kanadas im Zeitraum von neun Monaten belief, entfielen auf die Ausfuhr nach England allein 30 Millionen, während nach dem Westen, nach China und Japan, nur für knapp 200 000 Dollars Getreide gesandt wurde. Ein Transport des von den Nordweststaaten produzierten Getreides nach Europa wird jedoch durch mannigfache Hindernisse erschwert: die Eisenbahnfracht bis zu den Häfen des Atlantischen Ozeans verteuert die Produkte

allzusehr, von den wesentlich näher gelegenen Häfen des Stillen Ozeans aber ist der Seeweg nach Europa viel zu lang und auch zu gefährlich, so daß er gleichfalls nur ausnahmsweise in Betracht kommen kann. In der Regel wurde deshalb bisher das Getreide bis zu den großen Seen mit der Bahn und von dort auf den kanadischen oder amerikanischen Schiffahrtskanälen zu den Häfen des Atlantischen Ozeans befördert. Diese Kanäle und ebenso der Sanct Lorenzstrom frieren nun aber in der Regel schon wenige Monate nach der Ernte zu, und da überdies der bisher einzige Eisenbahnstrang, der ja auch nur den Süden des großen Getreidedistriktes schneidet, die Getreidemassen nicht zu bewältigen vermag, so bleiben regelmäßig sehr bedeutende Mengen der Bodenprodukte bis zum Frühjahr liegen, ehe sie befördert werden können. Mit der rasch sich ausdehnenden Besiedelung des fruchtbaren Nordwestens (1881: 100 000, 1908 ca. 1 Million Köpfe) und der entsprechend starken Ausdehnung der dortigen Anbaufläche werden diese unerfreulichen Zustände alljährlich peinlicher fühlbar, zumal der Nordwesten neben dem Getreide auch Mineralien und Holz in großen Mengen würde exportieren können. Es bliebe ja nun freilich die Möglichkeit, die Landesprodukte dieser Gebiete südwärts zum Mississippi und dann diesen Fluß hinab zum Golf von Mexico und weiter nach Europa zu Schiff befördern zu lassen; aber auf diese Weise würde Kanada von den Vereinigten Staaten wirtschaftlich noch abhängiger, als es heute schon ist — und eine derartige Möglichkeit wünscht man in Kanada unter allen Umständen zu vermeiden!

Da haben sich nun die Blicke der interessierten Kreise in Kanada auf die gewaltige, tief ins Land einschneidende Hudsonbai gerichtet, in der Hoffnung, von ihr eine Abhilfe für die gegenwärtige Kalamität zu erhalten, und zwar denkt man, Fort Churchill an der genannten Bai zum wichtigsten Ausgangshafen des großen kanadischen Getreidemarktes zu machen, indem man den Ort durch eine Bahn mit Saskatchewan und den übrigen Getreidedistrikten in Verbindung bringt, unter Ausnutzung der schon erwähnten, kurzen Zweigbahn von

Saskatoon nach Prince Albert. In Saskatoon würde die „Canadian Northern Pacific Railway“ mit der „Grand Trunk Pacific Railway“ zusammentreffen, um dann bis Fort St. John mit ihr auf demselben Geleise zu verlaufen.

Freilich ist die Schiffahrt auf der Hudsonbai und in den angrenzenden Meeresteilen nur während eines kleinen Teiles des Jahres möglich; als Periode einer sicheren Schiffahrt bis zum Ozean ist für die Küsten der Hudsonbai, nach einem Bericht Albert Peter Lows, des Direktors des geologischen Amtes in Ottawa, der im Auftrag der kanadischen Regierung 1903 und 1904 die Schiffahrtsverhältnisse der Hudsonbai eingehend erforscht hat, nur etwa die Zeit vom 20. Juli bis zum 1. November zu betrachten. Diese kurze Frist von wenig mehr als drei Monaten kann mit einem gewissen Risiko auf vier Monate, von Mitte Juli bis Mitte November, verlängert werden. Für die Getreideausfuhr kommt jedoch eine wesentlich kürzere Zeit in Betracht: spätestens Anfang November müssen die letzten nach Europa bestimmten Getreideschiffe Fort Churchill verlassen, wenn sie mit einiger Zuverlässigkeit den Eismassen noch entgehen wollen; vor Anfang September kann aber hinwiederum eine Abfuhr der Getreideernte nicht beginnen. Die Bahn würde also nur etwa zwei Monate im Jahre voll beschäftigt sein, während in der übrigen Zeit des Jahres der Betrieb, aus Mangel an Frachtgütern, völlig oder größtenteils eingestellt werden müßte. Die Rentabilität der Bahn würde also auf sehr schwachen Füßen stehen. Andererseits würde auch die Verbilligung des Getreidetransportes zum großen Teil wieder wettgemacht durch die verhältnismäßig teuren Versicherungen, die in jenen hohen und gefährlichen Breiten für Seetransporte zweifellos gezahlt werden müßten. — Vielleicht sind diese Befürchtungen übertrieben, denn im 17. und 18. Jahrhundert, als die heutigen kanadischen Ausfallspforten Montreal und Quebec noch den Franzosen gehörten, spielte Fort Churchill schon einmal die Rolle, die man ihm neuerdings wieder verschaffen möchte, und die Hudsons Bai Kompanie betrieb zwischen Fort Churchill und Europa einen lebhaften Segelschiffsverkehr, ohne daß ihr besondere

Verluste dadurch erwachsen wären. Und immerhin bleibt auch zu berücksichtigen, daß der Weg von Saskatchewan über Fort Churchill nach Liverpool etwa 1600 km kürzer sein würde als der über Montreal, wobei die Ersparnis an Transportkosten vollkommen durch den kürzeren Eisenbahnweg bedingt sein würde. Dieser Transportweg vermag daher vielleicht u. U. selbst der Ausfuhr des Nordwestens der Vereinigten Staaten erstrebenswerte Vorteile darzubieten.

Es ist unter diesen Umständen nicht unwahrscheinlich, daß die Bahn von Saskatchewan nach Fort Churchill zustande kommen wird, wobei die schon vorhandene Zweigstrecke Saskatoon—Prince Albert das Anfangsglied darstellen würde. Freilich wird die Bahn zur Hudsonbai auch unter günstigen Bedingungen keine vollständige Ersetzung, sondern nur eine Entlastung der alten Überlandlinie und der neuen „Grand Trunk Pacific Railway" bedeuten können.

Die Überlandbahnen Mittelamerikas.

(Hierzu eine Karte auf Seite 31.)

Vom rein verkehrsgeographischen Gesichtspunkt betrachtet ist, wie schon bemerkt, die Verteilung von Land und Wasser auf der Erdkugel recht ungünstig. Die drei großen Weltmeere, der Stille, der Atlantische und der Indische Ozean, sind fast durchweg gegeneinander durch ausgedehnte Landmassen in einer sehr unvorteilhaften Weise abgeschlossen. In den Tropen besteht eine natürliche Verbindung nur zwischen dem Stillen und dem Indischen Ozean; der Atlantische Ozean hingegen steht mit den beiden anderen Weltmeeren nur in den höheren Breiten des Südens und Nordens in Verbindung, und erst die künstliche Nachhilfe durch Menschenhand macht in Gestalt des Suezkanals und des künftigen Panamakanals gut, was die Natur versäumt hat.

Gerade auf der Westhemisphäre der Erde ist die vom hohen arktischen Norden bis tief in die südlichen Zonen hinabreichende gänzliche Trennung der beiden größten Weltmeere sehr auffallend, um so mehr, als in Mittelamerika die Annäherung zwischen ihnen über viele Breitengrade hin fast bis auf ein Minimum reduziert wird. Beträgt doch an der schmalsten Stelle Mittelamerikas, im Isthmus von Panama, die Entfernung zwischen den durch ein Gebirge getrennten Küsten der beiden größten Ozeane nur etwa 30 km, wobei es übrigens besonders eigenartig ist, daß der betreffende Punkt der atlantischen Küste wesentlich weiter westlich als der der pazifischen gelegen ist!

Das Vorhandensein einer die mittelamerikanische Landbrücke durchsprengenden, gut schiffbaren Wasserstraße hätte in früheren Jahrhunderten eine geradezu umwälzende, unabsehbare Bedeutung gehabt und voraussichtlich dem Gang der Geschichte eine völlig andere Bahn gewiesen. Alle Be-

mühungen aber, den fehlenden Wasserweg künstlich zu schaffen, sind bislang bekanntlich vergeblich geblieben. An Ideen und Projekten hierfür hat es wahrlich nicht gemangelt. Schon von den Jahren 1528 und 1530 liegen spanische Pläne dieser Art vor, und in der Folgezeit hat besonders der Entwurf eines Nicaraguakanals noch oftmals die Geister beschäftigt, ja, 1779 wurden auf Befehl König Karls III. von Spanien bereits Vermessungen für die Herstellung eines solchen Kanals vorgenommen, und 1846 trat schon die erste Gesellschaft zusammen, die einen Panamakanal ins Dasein rufen wollte. Aber teils geophysikalische, teils kulturelle, politische und wirtschaftliche Schwierigkeiten haben die Verwirklichung solcher Gedanken, trotz mehrfacher Inangriffnahme der erforderlichen Arbeiten, bis auf den heutigen Tag vereitelt, und erst in der Gegenwart eröffnet sich die Aussicht, daß die zähe Energie der Nordamerikaner in absehbarer Zeit das langersehnte Werk vollbringen und die durch den mittelamerikanischen Isthmus führende Schiffahrtsstraße in Gestalt des Panamakanals herstellen werde, was laut neuerer Aussage des Obersten Goethals, des Bauleiters, ungefähr bis Neujahr 1915 zu erwarten ist.

Freilich würde ein solcher Wasserweg durch Mittelamerika hindurch, so hochwillkommen er für den Verkehr Europas mit allen Küsten des Stillen Ozeans sein würde, heute doch bei weitem nicht mehr die Bedeutung haben, die er vor einigen Jahrhunderten und selbst noch vor Jahrzehnten erlangt haben würde. Inzwischen haben nämlich schon die Eisenbahnen großenteils das ersetzt, was man von einem mittelamerikanischen Transkontinentalkanal erhoffen konnte. Seltsam genug freilich war es, daß die ersten Eisenbahnen, die zwischen den Küsten des Atlantischen und des Pazifischen Ozeans entstanden, soweit sie von wirklicher Bedeutung für den Weltverkehr wurden, nicht an der schmalsten, sondern gerade an der breitesten Stelle des amerikanischen Kontinents gebaut wurden, im Gebiet der nordamerikanischen Union!

In den mittelamerikanischen Reichen hingegen haben bis auf die neueste Zeit die Überlandbahnen so gut wie gar keine

Bedeutung im großen Weltverkehr erlangt, obwohl hier seit einer Reihe von Jahren bereits an zwei verschiedenen Stellen Schienenwege von einem Ozean zum anderen führen, und obwohl man infolgedessen erwarten sollte, daß diese Eisenbahnen als Ersatz für die fehlenden Wasserstraßen ein vielbegehrtes Verkehrsmittel des internationalen Handels und Personenaustausches hätten werden müssen. Die Gründe für die zum Teil bis auf die Gegenwart anhaltende Rückständigkeit der mittelamerikanischen Transkontinentalbahnen werden jedoch leicht klar, wenn wir in nachfolgendem einzeln die Geschichte der vorhandenen und der geplanten Überlandbahnen in Mittelamerika betrachten (vgl. hierzu Karte 3).

1. Die Isthmusbahn von Panama.

Die älteste Isthmusbahn Mittelamerikas ist die von Panama. Ihr Bau war eine indirekte Folge der 1848 erfolgten ersten Goldfunde in Kalifornien und des Goldfiebers, das im Anschluß an diese sensationellen Funde die gesamte Kulturwelt ergriff. Tausende und Abertausende strebten nach dem neuen Goldlande hin — aber auf welchem Wege sollte man dorthin gelangen? An eine Reise durch die Vereinigten Staaten hindurch, die damals noch keine geregelten Verbindungsmöglichkeiten zwischen den Ländern der Ost- und der Westküste besaßen, konnten nur sehr wagemutige und abenteuerlustige Gemüter denken; die Reise um die Spitze von Südamerika herum stellte einen außerordentlich großen Umweg dar und erforderte einen riesigen Zeitaufwand; andere Verkehrswege kamen überhaupt nicht ernstlich in Betracht. Da war es nur natürlich, wenn jetzt die Blicke sich sehnsüchtiger als je zuvor wieder auf Mittelamerika richteten und von dem dortigen schmalen Isthmus eine schnelle Verbindung zwischen dem Ost- und dem Westmeer erhofften. Die Schaffung des heißersehnten Isthmuskanals aber stand bei den damaligen politischen Zuständen in Mittelamerika in weitestem Felde: so entschlossen sich denn unternehmende Nordamerikaner kurzerhand zum Bau einer Eisenbahn an der schmalsten Stelle des



Karte 3. Die Überlandbahnen Mittelamerikas.

Isthmus, einer Bahn, die, mit Unterstützung eines guten Schiffsanschlußverkehrs, dem neuen starken Zug nach dem Westen Genüge tun und die Ströme von Goldsuchern auf dem schnellsten Wege nach Kalifornien befördern konnte.

Die durch nordamerikanische Kapitalisten gegründete „Panama Railroad Co." baute von 1850 bis 1855 zwischen Chagres und Panama die geplante Bahn, deren Anfang späterhin von Chagres nach Colon verlegt wurde.

Naturgemäß erlangte diese Bahn bald auch große Bedeutung für den Verkehr der nordatlantischen Länder mit der Westküste von Südamerika. Die „Panama Railroad Co." aber war sich der Unentbehrlichkeit ihrer Bahn sehr voll bewußt und schädigte das allgemeine Verkehrsinteresse durch eine unvernünftig hohe Tarifpolitik. Von den Kosten einer Güter- und Warenbeförderung von New York und Valparaiso entfiel z. B. die Hälfte allein auf das kurze Stück des Isthmus von Panama! Dabei war das mörderische Klima von Panama ein weiteres starkes Motiv, um den Verkehr auf der neuen Panamabahn, insbesondere natürlich den Reisendenverkehr, erheblich zu beeinträchtigen.

Somit konnte sich die erste mittelamerikanische Isthmusbahn durchaus zu keiner führenden Rolle im Weltverkehrswesen aufschwingen. Als die Franzosen in den achtziger Jahren an den Bau ihres Panamakanals gingen, der später dem greisen Lesseps und zahlreichen französischen Abgeordneten und Senatoren Glück und Ehre kostete, kaufte die Lessepssche Gesellschaft, die „Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama", im Juni 1882 die Panamabahn für 94 Millionen Frs. an. Mit der Eröffnung des Kanals wird die Isthmusbahn von Panama natürlich ihren letzten Rest an Bedeutung verlieren.

2. Die Isthmusbahn von Tehuantepec.

Zeitlich die zweite auf dem Isthmus von Mittelamerika entstandene Bahn ist die von Tehuantepec, die an der schmalsten Stelle des südlichen Mexiko den westlichen und den

östlichen Ozean miteinander verbindet. Die in Mexiko sonst besonders hohe Gebirgskette der amerikanischen Anden flacht gerade an dieser Stelle erheblich ab, und wenn auch das Niveau des Landes noch zu hoch und die Landbrücke zu breit ist, als daß man an dieser Stelle die Schaffung eines Kanales zwischen beiden Ozeanen in Aussicht nehmen könnte, so hat doch schon von den ältesten Tagen an, wo hier die spanischen Eroberer erschienen, bis auf die allerjüngste Zeit hinein der Isthmus von Tehuantepec die Aufmerksamkeit weitblickender Geister erregt, die Sinn hatten für Ausgestaltung und Verbesserung des Verkehrswesens und des Welthandels. Schon Cortez empfahl dem Kaiser Karl V. die Anlage einer großen Fahrstraße von einem zum anderen Ozean an dieser Stelle. Die Behauptung, daß er auch schon die Herstellung eines Kanals durch den Isthmus von Tehuantepec angeraten habe, ist hingegen eine Legende. Wohl aber träumten spätere Zeiten von der Herstellung eines Kanals zwischen beiden Ozeanen an dieser Stelle, die Alexander von Humboldt als „die natürliche Brücke des Welthandels" bezeichnete: bald nach ihrer Losreißung von Spanien verkündete die junge Republik Mexiko in einem Dekret vom 4. November 1824, daß sie den Bau eines Kanals durch den Isthmus von Tehuantepec plane. Die damals zahlreichen inneren Unruhen und häufigen Revolutionen ließen den Plan nicht über die Verkündigung auf dem Papier hinausgedeihen, und auch die schon seit 1842 datierenden Bestrebungen zur Schaffung einer Eisenbahn über denselben Isthmus kamen jahrzehntelang nicht zur Verwirklichung. Diese Unruhen, Bürgerkriege und Revolutionen, von denen Mexiko bis zu den ersten Jahren der Präsidentschaft seines gegenwärtigen, hochverdienten Leiters Porfirio Diaz unaufhörlich heimgesucht wurde, gönnten friedlichen Kulturbestrebungen wenig Raum und waren keinesfalls geeignet, wirtschaftliche Unternehmungen anzulocken. Auch nachdem friedlichere Zeiten eingekehrt waren, dauerte es noch lange, ehe eines der mannigfach schwebenden Verkehrsprojekte verwirklicht wurde.

1880 trat der amerikanische Kapitän James B. Eads, der sich als ausgezeichneter und weitblickender Wasserbau-In-

genieur einen vortrefflichen Namen gemacht hat, an die mexikanische Regierung mit dem phantastisch anmutenden Projekt heran, eine Schiffseisenbahn über den Isthmus von Tehuantepec zu bauen, d. h. eine Eisenbahn, welche die größeren vollbeladenen Seeschiffe von einem Ozean zum anderen über den Landrücken sollte befördern können! Eads erhielt auch eine Konzession zum Bau einer solchen Bahn, die von zahlreichen Autoritäten als kühn, jedoch ausführbar bezeichnet wurde; aber die Verhandlungen zogen sich in die Länge und mit dem Tode des Urhebers, 1887, verschwand das interessante Projekt. Inzwischen hatte jedoch die mexikanische Regierung trotz sehr großer technischer Schwierigkeiten endlich in fünfzehnjähriger Arbeit mit einem Aufwand von 80 Millionen Mark eine Bahn quer über den Isthmus gebaut, die seit dem 11. September 1894 in Betrieb ist. Aber der Bahnbetrieb selbst stand lange Zeit durchaus nicht auf der Höhe, und die Endpunkte Coatzacoalcos und Salina Cruz waren alles andere eher, als gute Hafenplätze, so daß auch diese mittelamerikanische Verkehrsroute bis jetzt ohne rechten Wert blieb.

Da richtete vor einigen Jahren der Chef der englischen Firma S. Pearson and Son Ltd., Sir Weetman Pearson, seine Blicke auf diesen Isthmus von Tehuantepec, der obendrein den Vorzug hat, sich vor anderen mittelamerikanischen und auch mexikanischen Gegenden (z. B. Vera Cruz) durch ein sehr günstiges und gesundes Klima auszuzeichnen. Mit klarem Blick erkannte er, was sich aus diesem Verkehrsweg machen ließe, wenn sein Ausbau mit größten Mitteln betrieben und gleichzeitig Hafenanlagen an den Endpunkten ins Leben gerufen würden, die den hochgesteigerten Ansprüchen eines modernen Weltverkehrs in jeder Hinsicht zu genügen vermochten. Die Firma unterbreitete der mexikanischen Regierung einen entsprechenden Plan und erbot sich zur Ausführung aller erforderlichen Arbeiten gegen Überlassung einer Konzession zum Betriebe der Bahn auf 50 Jahre. Die mexikanische Regierung ergriff mit Freuden die Gelegenheit, ihr Land kulturell mit einem Schlage in einer nie geahnten Weise

zu erheben, und erteilte die Konzession unter gewissen Bedingungen. Auf den Ausbau der alten Bahn, der „Ferrocarril Mexicano del Istmo“, der nunmehr erfolgte, wurde die sehr beträchtliche Summe von 15 Millionen mexikanischer Dollars verwendet, auf die zweckmäßige Herstellung der beiden Häfen an den Endstationen sogar 40 Millionen mexikanischer Dollars.

Die neue Tehuantepecbahn ist darauf fertiggestellt und am 23. Januar 1907 in Salina Cruz durch den Präsidenten Diaz in feierlichster Weise eröffnet worden. Am selben Tage wurde der neue Hafen von Salina Cruz mit der Löschung des von Hawai eingelaufenen Dampfers „Arizonian“ dem Verkehr übergeben. Zwei Tage später erfolgte die Eröffnung des anderen Hafens auf der Nord- bzw. Ostseite des Isthmus, wo als erster Dampfer der von New York gekommene „Lewis Luckenbach“ gelöscht wurde. Der hier gelegene Ort Coatzacoalcos wurde gleichzeitig in Puerto Mexico umgetauft. Gleichzeitig mit der Eröffnung der Häfen wurde ein regelmäßiger und häufiger erstklassiger Schiffsverkehr der mustergültigen „American Hawaiian Steamship Company“ zwischen New York und Puerto Mexico einerseits und zwischen Salina Cruz und San Franzisko, sowie Salina Cruz und Honolulu andererseits aufgenommen.

Der Verkehr der Reisenden nach der Westküste Süd- und Mittelamerikas wendet sich schon gegenwärtig gern der neuen Route zu, aber selbst für die Reise nach San Franzisko und anderen Orten des westlichen Amerikas wird wohl gar mancher eine fast ununterbrochene, schnelle und gute Schiffsreise der siebentägigen Eisenbahnfahrt durch Nordamerika hindurch vorziehen. Ja, sogar der Verkehr der europäischen Reisenden nach Japan und China oder nach Ostaustralien wird sich vermutlich bald bis zu einem gewissen Teil über den Isthmus von Tehuantepec bewegen, zumal wenn die bereits in Aussicht genommenen Schiffahrtsrouten Liverpool—Puerto Mexico und Salina Cruz—Yokohama Tatsache geworden sind.

Die neue Tehuantepecbahn wird aber nicht nur für den Passagierverkehr, sondern vielleicht noch in erhöhtem Maße

für den Gütertransport von eminenter Wichtigkeit sein. Eine rasche und glänzende Entwicklung der Tehuantepeclinie auch in dieser Hinsicht ist um so sicherer zu erwarten, als die Vorrichtungen für den Güterverkehr in jeder Beziehung als mustergültig zu bezeichnen sind. Die Hafenanlagen und die Bahnlinie, wie auch die Eisenbahnwaggons, die z. B. eine Einladung der Güter durch die Decke gestatten, sind derartig eingerichtet, daß die Güter mit größter Schnelligkeit direkt vom Ozeandampfer in die Bahn und umgekehrt verladen werden können. Die Überführung der Frachten vom Schiff des einen bis ins Schiff des anderen Ozeans nimmt, bei glatter Abwicklung, nur zwölf Stunden in Anspruch, und da man überdies in der Lage ist, selbst von San Franzisko nach New York oder nach Europa unter Benutzung der Schiffslinien und der Tehuantepecbahn die Güter billiger befördern zu können als auf der nordamerikanischen Pazifikbahn, so ist es klar, daß bei einer geschickten und zielbewußten Verwaltung die neue Bahn eine glänzende Zukunft haben muß. Die Beförderung der Gewichttonne stellt sich von Puerto Mexico bis Salina Cruz auf 16, bis San Franzisko auf 26 Schilling, während die Bahnfracht von New York bis San Franzisko nicht weniger als 60 Schilling pro Tonne beträgt.

Die Aussichten der Bahn werden noch günstiger, wenn man bedenkt, daß die Tehuantepec-Route im Güterverkehr nach Ostasien und Australien selbst dem Suezkanal ein nicht zu verachtender Konkurrent werden kann, da dessen enorm teure Durchfahrtssätze das Aufkommen einer anderen, verhältnismäßig billigen und zum Teil wesentlich kürzeren Verbindung nach den genannten Gebieten der Erde ganz von selbst begünstigen müssen. Falls die Erwartungen sich erfüllen, die man an das englische Unternehmen knüpft, und falls die Tehuantepecbahn die nächsten Jahre kräftig ausnützt, um sich Sympathien zu gewinnen, so wird dereinst auch der Panamakanal nach seiner Fertigstellung einen schweren Stand haben, wenn er die konkurrierende Bahn aus der Gunst des Publikums verdrängen will, zumal da die Tehuantepecbahn speziell im Verkehr Europas mit dem west-

lichen Nordamerika eine bedeutende Zeitersparnis von etwa vier Tagen gegenüber dem Panamakanal gewährt, der gegenüber die Kosten des zweimaligen Umladens kaum ins Gewicht fallen werden.

Einige Beispiele werden zeigen, welche großen Vorzüge die Tehuantepec-Route gegenüber den sonst üblichen Schiffahrtswegen bietet. Die Reise von New York nach Hongkong z. B. ist gegenüber der neuen Tehuantepeclinie länger

ums Kap Hoorn	um	7640	Seemeilen
,, ,, d. guten Hoffnung	,,	4650	,,
durch den Suezkanal	,,	1740	,,
,, ,, Panamakanal	,,	1150	,,

Aber auch die von Europa kommenden Reisenden und Transporte können durch die Isthmusbahn an Weg, Zeit und Geld beträchtlich sparen. Vom Ausgang des englischen Kanals (Kap Lizard) nach San Franzisko ist der Weg ums Kap Horn um 7240, der durch den Panamakanal um 800 Seemeilen länger als der über den Isthmus von Tehuantepec; ja selbst die Reise von Kap Lizard nach Neuseeland erfolgt auf dieser Route am kürzesten und schnellsten. Ein Gewinn von 1000 Seemeilen bedeutet aber im allgemeinen eine Zeitersparnis von drei bis vier Tagen und bei einem Dampfer von 5000 Tonnen eine Geldersparnis von fast 40 000 Mark!

Die neue Bahn ist 310, mit der Zweiglinie Juile-San Juan Evangelista 339 km lang. Sie beginnt, wie gesagt, in Puerto Mexico an der Mündung des Rio Coatzacoalcos, zieht sich alsdann durch eine zunächst sumpfige, später von üppigsten Urwäldern bedeckte Küstenebene mit warmem, immer feuchten Klima in anfangs südwestlicher, dann rein südlicher Richtung bis etwa zur Mitte des Isthmus hin. Bei San Lucrecia zweigt eine Bahn nordwestlich nach Vera Cruz ab. Hinter Ubero erreicht die Bahn die sogenannte Sierra, eine Art von Hochebene mit vorwiegendem Steppencharakter. Diese Sierra weist nur einzelne Erhebungen bis zu 700 m (den Cerro Masahui) auf, während zu beiden Seiten, im Westen und Osten, Berge von 2000 und 3000 und noch mehr Metern Höhe vorkommen. Eine besonders schwierige Stelle der Bahn ist der 14 km

lange, tiefe Malatenga-Cañon. Der Hauptort der Hochebene ist Rincon Antonio, eine klimatisch sehr begünstigte und gesunde Stadt, wo daher auch die Verwaltung der Bahn und die großartigen Werkstätten untergebracht sind. Hinter Rincon Antonio überschreitet der Schienenweg seinen höchsten Punkt in dem 224 m hohen Paß von Chivela. Bald hinter diesem Paß beginnt der steile Abstieg zur pazifischen Küste, der technisch sehr bedeutende Schwierigkeiten bot. In San Geronimo zweigt ostwärts eine Bahn ab, die über Tonala nach Tapachula, nahe der Grenze von Guatemala, führt. Diese am 5. Mai 1908 eröffnete Strecke stellt zurzeit das südlichste fertige Stück des Nordendes der berühmten Panamerikanischen Bahn dar (vgl. S. 62). Der pazifische Küstenstrich bis zum Endpunkt, dem felsumgebenen Salina Cruz, ist schmal, hüglig, während drei Vierteln des Jahres völlig dürr und demgemäß arm an Vegetation. Der Hauptort, der dem Isthmus und der Bahn den Namen gab, Tehuantepec, liegt am Rio Tehuantepec, wenige Kilometer nördlich vor Salina Cruz.

Der Bau des Hafens in Salina Cruz war eine ungemein schwierige Aufgabe. Es gab hier nur eine ungeschützte Reede und eine zwischen zwei Felsvorsprüngen sich ausdehnende Bucht, die wenig Schutz bot und wo oft eine schwere Brandung stand. Es wurde daher hier ein äußerer Hafen gebaut, der durch zwei große Wellenbrecher gegen die See abgeschlossen wurde. Was menschliche Kunst hier, allerdings unter außerordentlichen Geldopfern, geleistet hat, mag am besten daraus erhellen, daß Salina Cruz jetzt nächst San Franzisko der beste Hafen der ganzen amerikanischen Westküste geworden ist.

So sind die Auspizien, unter denen der neue Weg des Weltverkehrs vor 2 Jahren ins Leben getreten ist, ganz außergewöhnlich günstige, und Mexiko dürfte nun endlich einmal dahin kommen, daß es aus seiner wundervollen Lage zwischen den beiden größten Ozeanen den gebührenden wirtschaftlichen Vorteil zieht.

3. Die mexikanische Überlandbahn Tampico — Manzanillo.

Gegen Ende des Jahres 1908 ist in Mexiko eine weitere Überlandbahn zustande gekommen, die allerdings nicht als einheitliches Projekt geplant und durchgeführt worden ist, sondern die ihre Existenz dem allmählichen Zusammenwachsen zahlreicher Teilstücke verdankt. Es handelt sich um eine Pacificbahn, die sich vom atlantischen Hafen Tampico aus westwärts über San Luis Potosi nach Aguascalientes erstreckt, um von dort in einem großen nach Nordwesten offenen Bogen über Leon nach Guadalajara zu laufen und schließlich in mannigfachen Windungen auf schwierigem Gebirgsterrain Colima und den pazifischen Hafen Manzanillo zu erreichen. Als letztes Glied dieser Überlandbahn ist kürzlich die 43 engl. Meilen (68 km) lange Strecke Guzman—Colima fertiggestellt worden, die unmittelbar am Fuß des häufig tätigen Vulkans Colima entlang zieht und zahlreiche gewaltige Schluchten (barrancas) überwinden mußte, so daß sich die Kosten der verhältnismäßig kurzen Strecke wegen der vielen erforderlichen Kunstbauten (20 Brücken und 13 Tunnels) auf nicht weniger als 18 Millionen Mark stellten.

Die gesamte Länge der Bahn Tampico—Manzanillo beträgt 1660 km, doch wird sie in absehbarer Zeit durch den Bau einer abkürzenden direkten Verbindungsbahn zwischen Aguascalientes und Guadalajara auf nur etwa 1285 km verringert werden. Ein ernstlicher Wettbewerb zwischen der Tampico-Manzanillobahn und der Tehuantepecbahn wird nicht in Frage kommen, doch wird die neue Bahn für Mexicos innere wirtschaftliche Entwickelung von hoher Bedeutung sein.

Eine dritte mexikanische Überlandbahn dürfte dereinst zwischen Tuxpan und Acapulco zustande kommen, doch wird auch sie mehr ein Zufallsprodukt als eine bewußt angelegte interozeanische Verbindung und demgemäß nur von untergeordneter Bedeutung sein.

4. Die Isthmusbahn von Costa Rica.

Die vorgenannten Bahnen sind bisher die einzigen Isthmusbahnen und überhaupt die einzigen Verkehrsstraßen über die Landenge von Mittelamerika geblieben. Geplant freilich haben auch die übrigen auf dem Isthmus gelegenen Republiken, soweit sie gleichzeitig an beide Weltmeere grenzen, den Bau transkontinentaler Eisenbahnen sämtlich seit langer Zeit. Aber weder in Guatemala und Honduras noch in Nicaragua und Costa Rica haben die unruhigen, wenig geordneten inneren politischen Zustände bisher eine wirklich großzügige Verkehrspolitik, wie sie Mexiko sich jetzt zu eigen gemacht hat, und eine Durchführung der bestehenden Eisenbahnpläne in vollem Umfang ermöglicht. Erst in neuester Zeit sieht es so aus, als ob auch in diesen Ländern die Schaffung transkontinentaler Schienenwege nicht mehr allzulange auf sich warten lassen will.

Als erster von den genannten vier Staaten dürfte Costa Rica über eine weitere Isthmusbahn verfügen, voraussichtlich bereits um die Mitte des Jahres 1910. Im Juli 1907 wurde die Aufnahme einer Anleihe von zwei Millionen Dollars Gold zwecks Ausbaues der pazifischen Eisenbahn durch die Regierung von Costa Rica verfügt, und etwa gleichzeitig wurde der nordamerikanische Ingenieur Warren H. Knowlton beauftragt, ein Gutachten über die vorteilhafteste Führung der Bahn auszuarbeiten. Auf Grund dieses sehr gründlichen Gutachtens und eines von Knowlton der Regierung angebotenen, höchst vorteilhaften Angebots ist am 4. September 1908 der Vertrag unterzeichnet worden, wonach Knowlton mit dem Bau der Bahn gemäß seinem Plane beauftragt und verpflichtet wurde, die Fertigstellung binnen 15 Monaten zu erwirken. Mit dem Bau wurde denn auch sogleich, noch im September, begonnen.

Das Bahnnetz von Costa Rica verteilte sich bisher auf den Westen und den Osten des Landes, ohne daß eine Verbindung zwischen den vorhandenen Bahntorsos vorhanden war. Der Haupthafen am Atlantischen Ozean, Puerto Limon, ist seit 1891 durch eine 190 km lange Bahnlinie mit

Las Huacas verbunden, von der eine Zweigstrecke, La Junta-Guapiles, auf die Hochebene von Santa Clara abzweigt. Der Haupthafen am Stillen Ozean hingegen ist Puntarenas, von wo eine nur 22 km lange Eisenbahn nach Esparta führt. Die Hauptstadt des Landes, San José, liegt an der erstgenannten, der atlantischen Bahn. Diese Bahn ist im Besitz der „Northern Railroad Company", doch genießt sie — wieder infolge einer sehr inkulanten Preispolitik der Eigentümerin — sehr wenig Sympathie unter den Bewohnern des Landes. In San José sehnt man sich nach einer Bahnverbindung mit dem Stillen Ozean, um von der unbeliebten „Northern Railroad Company" und ihrem Monopol auf der atlantischen Seite unabhängig zu werden. Zwischen den Endpunkten der Ost- und der Westbahn fehlten bisher etwa 35 km, an deren Nichtausfüllung mit Schienenwegen das hier vorhandene Gebirge von Alajuela die Hauptschuld trug.

Man dachte nun diese Lücke auszuschalten und durch eine Verbindung der bisherigen Bahnendpunkte Las Huacas und Esparta die interozeanische Bahnlinie zu schaffen. Knowlton empfahl jedoch, von diesem Projekt abzuweichen, und seinem Vorschlag gemäß wird nun die Verbindungsstrecke von der atlantischen Bahn bereits in El Cascajal, einige Kilometer vor Las Huacas, abzweigen und bei El Roble, etwa in der Mitte der pazifischen Bahnstrecke, in diese einmünden. Gegenüber dem ursprünglichen Projekt bedeutet der nunmehr zur Ausführung bestimmte Vorschlag Knowltons eine Verkürzung um etwa ein Fünftel der zu bauenden Strecke und eine Verbilligung um die Hälfte der zuerst veranschlagten Summe. Knowlton wird die Bahnverbindung für 500 000 Dollars Gold herstellen, und einschließlich der Ausbesserungen an den alten Bahnlinien wird insgesamt nur etwa der dritte Teil der für den Bahnbau aufgenommenen Anleihe für die Arbeiten verbraucht werden. In neuester Zeit haben sich freilich wieder einige Schwierigkeiten herausgestellt, und die mit Knowlton getroffenen Vereinbarungen der Regierung von Costa Rica sind durch einen neueren Vertrag vom 22. Februar 1909 nochmals abgeändert worden. Wesentlich

ist daran jedoch nur die von Knowlton übernommene Verpflichtung, die Isthmusbahn von Costa Rica bis zum 30. April 1910 fertigzustellen.

Binnen Jahresfrist dürfte daher mit einiger Sicherheit eine vierte Isthmusbahn in Mittelamerika vorhanden sein. Sie mag für Costa Rica in mannigfacher Beziehung Bedeutung erlangen; für den internationalen Verkehr wird sie nur geringe Wichtigkeit haben. Ihre Schmalspurweite, die starken Steigungen, die sie zu überwinden hat, und nicht zum mindesten die wenig verkehrsförderlichen Maßnahmen der ,,Northern Pacific Railway'', die den östlichen Teil der Bahn beherrscht, lassen von vornherein einen ernstlichen Wettbewerb mit der modernen Tehuantepecbahn ausgeschlossen erscheinen.

5. Die Isthmusbahn von Guatemala.

Auch die Republik Guatemala, der Nachbarstaat Mexikos, plant energisch den Bau einer Transkontinentalbahn, die, im Süden des Landes, von Puerto Barrios am Golf von Honduras, nach San José am Stillen Ozean verlaufen und dabei die Hauptstadt Guatemala berühren soll. Sie wird von den Nordamerikanern W. E. van Horne und W. C. Keith gebaut. Bereits vorhanden ist das westliche Stück dieser künftigen neuen Isthmusbahn, ein 74½ engl. Meilen langer Schienenstrang zwischen der Hafenstadt San José und der Hauptstadt Guatemala, der kleine Zweiglinien nach Iztapa, nach Sta. Lucia und Patulul, sowie nach San Felipe entsendet, von wo die Zentralbahn auf Rechnung der Regierung eine Fortsetzung der Bahn bis nach Quezaltenango baut. Die östliche Bahn, von Guatemala nach Puerto Barrios, die großenteils im Tal des Rio Grande verlaufen würde, wird, in einer Länge von 140 engl. Meilen, durch die Regierung gebaut; doch hat die Fertigstellung noch gute Weile. Daß die insgesamt 434½ km lange Isthmusbahn von Guatemala keine bedeutende Rolle im internationalen Verkehrsleben zu spielen vermag, ist bei ihrer geringen Spurweite (91,5 cm) und der wenig günstigen Lage von Puerto Barrios von vornherein selbstverständlich.

Aber sogar für Guatemala selbst wird die Bahn nur eine sehr beschränkte Bedeutung haben, denn wenn eine weitere Bahn von Caballo Blanco nach Ayutla an der mexikanischen Grenze fertiggestellt sein wird, für die im Jahre 1908 ein Vertrag geschlossen wurde, so wird damit ein Anschluß an die mexikanischen Bahnen erreicht, und für die Hauptstadt Guatemala, wie für das ganze westliche und nördliche Land wird alsdann der Weg über den guten mexikanischen Hafen Puerto Mexico ungleich bequemer und billiger werden als der über den schlechten Landeshafen Puerto Barrios, obwohl auch der Menschen- und Warenaustausch zwischen Guatemala und Mexiko durch die Verschiedenheit der Spurweite in beiden Ländern erschwert wird.

Die praktische Bedeutung der Isthmusbahn von Guatemala wird daher in jedem Falle ziemlich belanglos bleiben.

6. Die Isthmusbahnen von Honduras.

Ebenso wertlos für den internationalen Weltverkehr werden wohl die Isthmusbahnen bleiben, die Guatemalas südlicher Nachbarstaat Honduras plant. Es handelt sich dabei gleich um zwei verschiedene interozeanische Linien.

Die eine, die unter Leitung des Nordamerikaners Henry A. Spears gebaut wird, beginnt im atlantischen Hafen Puerto Cortez und läuft über Comayagua nach La Brea, das am Golf von Fonseca gelegen ist. Es ist jedoch erst ein kleiner Teil der Linie wirklich fertiggestellt, von Puerto Cortez bis San Pedro Sula. Außerdem aber wird in absehbarer Zeit noch eine zweite Überlandbahn in Honduras zustande kommen, die auch die Hauptstadt des Landes, Tegucicalpa, berührt.

Tegucicalpa ist zurzeit nur mit dem Stillen Ozean durch eine Bahn verbunden, die in San Lorenzo am Golf von Fonseca endet. Kürzlich ist nun einer amerikanischen Gesellschaft, die in Arizona mit einem Kapital von 10 Millionen Dollars gegründet wurde und an deren Spitze die Firma Fairbanks Brothers in Mansfield (Ill.) steht, durch die Regierung von Honduras der Bau einer weiteren Bahn konzessioniert worden,

die von Tegucicalpa im Bogen über Juticalpa nach Truxillo am Atlantischen Ozean verläuft, das seinerseits wieder durch eine Küstenbahn mit Puerto Cortez verbunden werden soll. Mit den Vermessungen zu dieser neuen „Nationalbahn" Tegucicalpa—Truxillo dürfte in allerjüngster Zeit bereits begonnen worden sein. Von der insgesamt rund 360 engl. Meilen (580 km) langen Hauptlinie San Lorenzo—Truxillo, die großenteils das Tal des Rio Aguan durchlaufen wird, sollen mehrere Zweigstrecken ausgehen, die sämtlich dazu beitragen sollen, ein an mannigfachen Bodenschätzen (Gold, Silber, Kupfer, Eisen, Kohlen, Petroleum, Mahagoniholz) reiches, bisher so gut wie völlig unberührtes Gebiet der industriellen Auswertung zu erschließen. Um diese zu beschleunigen, hat die den Bahnbau ausführende Gesellschaft, die auch den Betrieb übernehmen wird, außer gewissen Bankprivilegien, 1 Million acres Ländereien als Geschenk erhalten und außerdem das Schürfrecht auf alle Arten von Mineralien für ein Landgebiet von 369 engl. Meilen Länge und 100 Meilen Breite. Der Bau der Bahn, die Normalspur erhalten wird, dürfte vermutlich mit vielen Schwierigkeiten verbunden sein, da es sich um stark gebirgiges Land und vielfach um Felsboden handelt. Von Truxillo soll ein guter Dampfer-Anschlußverkehr nach New Orleans ins Leben gerufen werden. — Für die Republik Honduras wird diese „Nationalbahn" von Honduras eine gewisse und nicht ganz geringe Bedeutung erlangen; für den großen Weltverkehr wird sie hingegen keinen, für den Welthandel nur einen geringen Wert haben.

7. Die Isthmusbahn von Nicaragua.

Auch Nicaragua will hinter den übrigen zentralamerikanischen Republiken mit der Schaffung einer interozeanischen Bahn nicht zurückstehen, doch wird auch diese, ebenso wie die anderen, keine halbwegs nennenswerte Rolle im Weltverkehr spielen, da die Häfen der Endstationen modernen Anforderungen durchaus nicht entsprechen.

In Nicaragua besteht seit 1884 bzw. 1886 eine Verbindung zwischen der pazifischen Hafenstadt Corinto und dem süd-

westlich am Managua-See gelegenen Momotombo einerseits, dem am Nordende des großen Sees von Nicaragua liegenden Granada andererseits. Da nun weiterhin in San Carlos am Südende desselben Sees eine in gleicher Richtung streichende Bahn ausgeht, die ins Gebiet von Costa Rica übertritt und in dem atlantischen Haupthafen dieses Landes, in Puerto Limon, endet, so besteht auch hier eine durch zwei Staaten sich erstreckende Überlandbahn, wobei freilich der Verkehr über den großen See hinweg von Dampfern aufrecht erhalten werden muß.

Möglichenfalls aber wird Nicaragua außer dieser Verbindung in absehbarer Zeit auch noch eine andere, fortlaufende Überlandbahn aufweisen. Der Deutsche Julio Wiest, an den seit dem 1. Januar 1904 alle Bahnen der Republik auf 10 Jahre verpachtet worden sind, baut zurzeit von der atlantischen Küste her, und zwar von Monkey Point nach San Miguelito, eine Bahn, deren Verlängerung über San Miguelito hinaus bis nach Managua gleichfalls bereits von amerikanischen Unternehmern in Aussicht genommen ist. Managua aber, am gleichnamigen See gelegen, ist bereits Station der westlichen, von Corinto zum Nicaraguasee laufenden Bahnlinie, so daß alsdann auch die Republik Nicaragua eine fortlaufende Überlandbahn zwischen den beiden Ozeanen besitzen wird.

Die südamerikanischen Überlandbahnen.

(Hierzu eine Karte auf Seite 51.)

Solange es noch keine Eisenbahnen gab, war die westliche Küste Südamerikas leichter erreichbar und der Kulturwelt näher benachbart als die damals nahezu ganz verschlossene Westküste Nordamerikas, die nur nach einer Seereise von vielmonatlicher Dauer besucht werden konnte und die daher bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts im Kulturleben kaum mitzählte. Das Bild änderte sich aber mit einem Schlage, als die Lokomotive Nordamerika vom Osten nach dem Westen durcheilte. Jetzt war plötzlich das westliche Nordamerika den europäischen Ländern und der amerikanischen Ostküste ganz erheblich näher gerückt als das westliche Südamerika, das nach wie vor nur auf dem alten Verkehrswege erreichbar blieb: durch die gefährliche Magelhaensstraße oder, im Winter, wo die Segelschiffe der häufigen Stürme wegen die Nähe der Klippen meiden müssen, gar noch weiter südlich ums Kap Hoorn herum.

Die Schaffung einer transkontinentalen Bahn, die im Norden des Erdteils demnächst nun bereits an acht Stellen verwirklicht sein wird, sechsmal in den Vereinigten Staaten und zweimal in Kanada, stieß in Südamerika, trotz seiner geringeren räumlichen Ausdehnung auf Hindernisse, die bis auf den heutigen Tag noch nicht überwunden worden sind. Der gewaltigste Gebirgszug der Erde, die Anden, trennen bekanntlich Südamerika in ein sehr ausgedehntes östliches und ein äußerst schmales westliches Gebiet. Diese Trennung zwischen Ost und West ist eine so vollkommene, daß noch heutigen Tages der Verkehr zwischen ihnen vorwiegend auf dem Wasserwege, eben auf dem sehr großen Umwege um die Südspitze des Kontinents herum erfolgt, denn der Weg übers Gebirge, unter Benutzung von Maultierkarawanen, ist ungemein langwierig, schwierig und selbst gefährlich, außerdem auch sehr kostspielig. Diese

scharfe Scheidung des Westrandes Südamerikas von den weiten Ebenen des Ostens ist für die wirtschaftliche und kulturelle Entwicklung der hier belegenen Länder von erheblichem Nachteil gewesen, denn der Schwerpunkt des internationalen Handels- und Verkehrslebens liegt doch nun einmal in den Randgebieten des Atlantischen Ozeans, und Länder, die aus dem einen oder anderem Grunde Schwierigkeiten haben, einen Menschen- und Warenaustausch mit den atlantischen Randgebieten zu unterhalten, sind von vornherein gegenüber anderen empfindlich benachteiligt.

Die Bemühungen, eine Abhilfe zu schaffen, bewegten sich, wie im vorhergehenden Kapitel geschildert wurde, in verschiedenen Richtungen, ohne daß sie doch bisher zu einem durchgreifenden Resultat geführt hätten. Inwieweit der Panamakanal nach seiner Fertigstellung die Entwicklung der südamerikanischen Westküste wird fördern können, läßt sich heute noch nicht übersehen. Allzu große Erwartungen wird man in dieser Hinsicht nicht hegen dürfen, denn die Segelschiffe z. B. werden ihn zu vermeiden gezwungen sein, ebenso wie sie den Suezkanal, wegen seiner häufigen Windstillen, nicht zu benutzen pflegen, und der Reisendenverkehr wird sich auch nur ungern dazu verstehen, diese Route zu benutzen, da das Klima Panamas äußerst ungesund ist. Auch die Eisenbahnen Mittelamerikas sind naturgemäß nur ein dürftiger Ersatz für die fehlenden großen Überlandbahnen Südamerikas. Für die südamerikanische Westküste kann das Heil nur von Überlandbahnen kommen, die den Süden des amerikanischen Kontinents von einem Ozean bis zum andren durchqueren, wie es in den Vereinigten Staaten und in Kanada seit langer Zeit geschieht. Diese Erkenntnis ist schon sehr alt, und verschiedene Ideen zur Schaffung transkontinentaler Schienenwege haben die beteiligten südamerikanischen Staaten bereits seit 1870 beschäftigt. Große Teile von diesen Bahnen sind auch seit langer Zeit gebaut; nur die Anden haben die Schienen eben bisher aus Mangel an Geld und Initiative noch immer nicht gänzlich überschritten. Die Endpunkte des westlichen und des östlichen Bahntorsos sind zwar an einer Stelle

in der Luftlinie nur noch wenige Kilometer voneinander entfernt; aber dieser Zustand währt nun, kaum geändert, bereits seit 1 1/2 Jahrzehnten, und erst in neuester Zeit geht man energisch daran, gleich an zwei Stellen die fehlenden Mittelstücke zu bauen, deren Herstellung freilich mit ganz enormen technischen Schwierigkeiten verknüpft ist.

Schon heut fahren die Reisenden im Sommer der Südhemisphäre, um vom Atlantischen Ozean nach Chile oder auch nach Bolivia zu gelangen, gern mit der Eisenbahn von Buenos Aires westwärts bis an den Fuß der Anden und lassen sich und ihr Gepäck dann von hier aus durch Maultiere über das Gebirge befördern. Eine solche Methode der Beförderung ist zwar beschwerlich und kostspielig, aber sie erspart gegenüber der langen Fahrt durch die Magelhaensstraße sehr viel Zeit und überdies die großen Unbequemlichkeiten einer Seefahrt in jenen oftmals stürmischen und dann nicht ungefährlichen Gewässern. Zwischen Argentinien und Chile besteht im Sommer (November bis April) ein von der Companhia de Transportes Villalonga eingerichteter, regelmäßiger Maultierverkehr über den 3967 m hohen Uspallata- oder Cumbrepaß seit dem 1. November 1892. Ebenso findet zwischen Argentinien und Bolivia ein reger Reisenden- und Frachtenverkehr statt, dessen Aufrechterhaltung freilich bisher noch ungleich zeitraubender und schwieriger war als am Uspallatapaß. Die Beförderung von Frachten im Austausch zwischen Rio de Janeiro und den bolivianischen Orten, etwa nach Potosi, nimmt bei Benutzung des Seeweges über Peru oder Chile 35, unter Verwendung des Landweges aber gar 45 Tage in Anspruch; dabei stellen sich die Land-Transportkosten für die Gewichtstonne auf nicht weniger als 300—460 Frs. Wäre hier eine Bahn mit entsprechenden Abzweigungen vorhanden, wie sie zwischen der brasilianischen Hafenstadt Rezife und der chilenischen Valparaiso schon 1888 und alsdann, mit dem Anfangspunkt in Rio, wieder 1898 ernsthaft geplant wurde, ohne daß sie bisher verwirklicht worden ist, so würden sich die Kosten der Beförderung für die Gewichtstonne nur auf etwa 180 Francs stellen, und die Transportdauer ließe sich von 35 oder 45 Tagen auf 4 Tage verkürzen!

Diese wenigen Zahlen genügen wohl, um ein Bild von der außerordentlichen volkswirtschaftlichen Bedeutung der südamerikanischen Zukunfts-Überlandbahnen zu geben.

1. Die Transandinische Bahn (Uspallata-Bahn).

Am meisten diskutiert ist von jeher der Plan einer Bahnverbindung zwischen Buenos Aires und Valparaiso über die Anden. Diese Überlandbahn wird voraussichtlich auch die erste sein, die vielleicht schon 1909 in vollem Umfange verwirklicht wird, nachdem 1903 der chilenische Kongreß den Ausbau auf der chilenischen Seite beschlossen und die Mittel zur Verfügung gestellt hat, während auf der argentinischen Seite die wiederholt wegen Geldmangels unterlassene Weiterführung der begonnenen „Transandinischen Bahn" durch das Eingreifen des nordamerikanischen Eisenbahnkönigs Pierpont Morgan ermöglicht worden ist.

Von Buenos Aires führt eine argentinische Bahn 1037 km weit westwärts bis Mendoza, die sich aus der „Pazifikbahn" (Buenos Aires—Villa Mercedes) und aus der „Großen Westqahn" (Villa Mercedes—Mendoza) zusammensetzt. Von Mendoza aus begann die eigentliche „Transandinische Bahn", die 1886 konzessioniert wurde und ursprünglich schon 1892 fertiggestellt sein sollte. Der Bau kam dann aber wegen finanzieller Schwierigkeiten gänzlich ins Stocken, bis sich 1892 die „Argentina Great Western Railway Company" der Sache annahm. Auch diese Gesellschaft hatte jedoch mit großen Schwierigkeiten zu kämpfen; immerhin ist es ihr Verdienst, wenn die Bahn überhaupt weitergebaut wurde und 1902 bis Puenta de las Vaca, 243 km hinter Mendoza, geführt worden war. Auf chilenischer Seite strebt ihr eine Bahn entgegen, die zunächst von Valparaiso 133 km ostwärts bis Santa Rosa de los Andes läuft und die 1902 von hier aus noch um 27 km weiter bis Salto del Soldato und im Februar 1906 sogar schon bis Juncal verlängert worden war. Auf der kurzen Strecke von Santa Rosa de los Andes bis Juncal steigt die Bahn von 821 bis auf rund 2200 m Meereshöhe. Von Juncal aus muß sie auf eine Entfernung von nur 14 km Luftlinie sich nochmals um rund 1000 m heben,

ehe sie den höchsten Punkt der geplanten Bahnlinie erreicht, der mit 3188 m Meereshöhe in einem gewaltigen, über 5 km langen Tunnel unterhalb des 3967 m hohen, im Norden vom 7021 m hohen Aconcagua, im Süden vom 6550 m hohen Tupungato flankierten Uspallata-Passes bezwungen werden soll. Vom höchsten Punkt aus muß sich die Bahn auf der argentinischen Seite ebenso rasch und tief senken, wie sie auf der chilenischen emporgestiegen ist, denn schon der Ost Uspallata liegt nur noch 813 m hoch. Die Steigung soll nicht über 1 : 12,5 betragen; um sie zu bewältigen, ist der Zahnstangenbetrieb nach dem System Abt gewählt worden. Um den Bahnbetrieb auch im Winter aufrecht erhalten zu können und die Schienen vor Schneeverwehungen zu schützen, wird die Bahn wiederholt in Tunnelgalerien geführt, die nach der Seite offen sind. Zahlreiche Tunnels, darunter einer von 3730 und ein anderer, unmittelbar darauffolgender von 5065 m Länge, sind erforderlich. Was es heißen will, Tunnels von dieser Ausdehnung in Höhen von zum Teil über 3000 m zu bauen, wo ohnehin die Bergkrankheit die Menschen nur allzu leicht befällt und wo jede körperliche Arbeit durch die dünne Luft außerordentlich erschwert wird, kann leicht ermessen werden!

Von Buenos Aires bis Mendoza beträgt die Spurweite der Bahn 1,686 m, von Valparaiso bis Santa Rosa hingegen 1,678 m; die eigentliche transandinische Bahn wird wiederum als Schmalspurbahn von 1 m Spurweite gebaut. Trotz des mehrmaligen Umsteigens und Umladens, das die fertige Linie dereinst also erfordern muß, wird die Entfernung Valparaisos von Buenos Aires künftighin von 12 auf 5 Tage verkürzt werden können. Dennoch ist es bei den außerordentlich großen Kosten dieser enorm kühnen Bahn zweifelhaft, ob das Unternehmen sich ausreichend zu verzinsen vermag. Der Bau, an dem rüstig weitergearbeitet wird, sollte Ende 1908 fertiggestellt werden, doch steht bisher die Nachricht von der endlichen Bewältigung des großen Unternehmens noch immer aus. Es ist aber mit ziemlicher Sicherheit zu erwarten, daß etwa Ende 1909 die Uspallatabahn als erste südamerikanische Überlandbahn glücklich beendet werden wird.



Karte 4. Die Überlandbahnen Südamerikas.

Fertige Bahnen. Geplante Bahnen.

2. Die Antuco-Bahn.

Eine andere südamerikanische Überlandbahn, die gleichfalls Chile mit Argentinien verbinden soll und die, im Gegensatz zur vorgenannten, ein wirtschaftlich sicheres Unternehmen sein würde, ist die sogenannte Antuco-Bahn, deren Bau bereits gesetzlich geregelt ist. Sie soll auf chilenischer Seite in Concepcion beginnen und über den nach der nahen, gleichnamigen Stadt benannten Paß von Antuco nach Argentinien gelangen, um sich schließlich zu verzweigen und zunächst Bahia Blanca, später Buenos Aires zu erreichen. Der Bahnbau würde durchaus keine außergewöhnlichen Schwierigkeiten bieten, und der höchste Punkt der Linie würde in Antuco-Paß nur 2098 m, oder im Pichachén-Paß 1990 m hoch liegen, also in beträchtlich geringerer Höhe als der Uspallatatunnel und viele andere Andenbahnen. Dafür hat die Antuco-Bahn gegenüber der Uspallata-Bahn den Nachteil, daß sie auf chilenischer Seite nicht zwei so wichtige Städte wie Valparaiso und Santiago, sondern nur das kleinere Concepcion in direkte Verbindung mit Argentinien bringt. Außerdem aber sind von der künftigen Antuco-Bahn bisher nur zwei Drittel vorhanden, nämlich auf argentinischer Seite die Strecke von Bahia Blanca bis Neuquén, nahe der Einmündung des Rio Negro, und auf chilenischer von Concepcion bis Antuco. Das fehlende Stück zwischen Neuquén und Antuco dürfte im Zuge des bereits vorhandenen Überlandtelegraphen, der etwa dem Laufe des Rio Neuquén folgt, in absehbarer Zeit gebaut werden.

3. Eine Rio-Pazifikbahn.

Es ist leicht verständlich, daß die großen Vorteile, welche die Fertigstellung der vorgenannten Bahnen der argentinischen Republik bringen müssen, im Nachbarstaat Brasilien den Wunsch erweckt haben, ein Konkurrenzunternehmen zu schaffen, das dem Europaverkehr vielleicht eine noch schnellere Beförderung ermöglichen würde, als die argentinischen Überlandbahnen, und das daher diesen den Rang ablaufen könnte. Die Idee einer von Rio ausgehenden Pazifikbahn ist

jedoch bisher kaum mehr als ein frommer Wunsch geblieben, dessen Verwirklichung noch in weitestem Felde steht. Zwar haben die zumeist interessierten Staaten Brasilien, Chile, Bolivia und Peru schon 1898 ein Übereinkommen getroffen, wonach der Bau der Bahn fest geplant wurde. Aber mehr ist bisher zur Ausführung der Idee kaum geschehen, und da die Bahn nahezu in ihrem ganzen Umfang neu gebaut werden müßte, ist aller Voraussicht nach in Jahrzehnten noch nicht auf ihr Zustandekommen zu rechnen. Auch über die Führung der Route sind noch gar keine festen Abmachungen getroffen.

4. Eine Überlandbahn zwischen Argentinien und Peru.

Im Gegensatz zur vorgenannten Bahn steht jedoch eine eigenartige weitere südamerikanische Überlandbahn nahe vor ihrer Vollendung, eine Bahn, welche die drei Staaten Argentinien, Bolivia und Peru direkt miteinander verbindet.

Von Buenos Aires führt nämlich eine, auf weite Strecken sogar verdoppelte Bahnlinie nordwestwärts über Rosario und Tucumán nach Jujuy, das nur noch wenig südlich vom Wendekreis in der Andenregion liegt. Für die Reise nach den südlichen Teilen von Bolivia, insbesondere nach Potosi und Sucre, ist diese argentinische Bahn schon seit langem benutzt worden, wenngleich von Jujuy aus bis in die neueste Zeit hinein wieder die Maultierbeförderung übers Gebirge einsetzen mußte. Seit 1907 ist diese Bahn nun aber von Jujuy in die Anden hinein verlängert worden und erstreckt sich jetzt bis nach La Quiaca im südlichen Bolivia (vgl. das nächste Kapitel).

Damit ist nun freilich der Ozean noch lange nicht erreicht. Doch ist bereits, wie im nächsten Kapitel näher ausgeführt werden wird, eine Verlängerung der Bahn über La Quiaca bis auf die nicht mehr allzu ferne Hochebene von Oruro durch die bolivianische und argentinische Regierung gemeinsam in Angriff genommen, und wenn in etwa 1—2 Jahren diese neue Bahnlinie vollendet sein wird, so wird über Uyuni, eine Station der alten Bahn Antofagasta—Oruro, ein Anschluß nach der chilenischen Hafenstadt Antofagasta erreicht sein. Überdies ist

eine weitere Bahn von Oruro nordwestwärts zur Hauptstadt La Paz und zum Titicaca-See geplant, von der ein 205 km langes Stück Oruro—Viacha auch bereits im August 1908 fertiggestellt und dem Verkehr übergeben worden ist. Da nun schon seit 1873 eine ungemein kühne, bis zu 4470 m ansteigende Bahn von Puno am Titicacasee über Arequipa nach der Hafenstadt Mollendo verläuft und da am Westufer des Sees auch bereits eine Bahn entlang zieht, so rückt außer der Überlandbahn Buenos Aires—Antofagasta noch eine weitere, Buenos Aires—Mollendo, in greifbare Nähe. Überdies ist noch beabsichtigt, die Hafenstadt Arica durch entsprechende Verlängerung einer bereits vorhandenen kurzen Andenbahn Arica—Tacna mit La Paz zu verbinden, so daß alsdann auch zwischen Buenos Aires und Arica ein fortlaufender Schienenweg existieren wird. Der Bau der rund 500 km langen Bahn Arica—La Paz, der von einer englischen Firma ausgeführt werden wird, dürfte rund 60 Millionen Mark Kosten verursachen und in etwa 3—4 Jahren beendet werden. Die Bahn wird dadurch besonders interessant sein, daß sie im Tal des Rio de Tacna auf 30 engl. Meilen Entfernung durch einen gewaltigen Cañon hindurchgeführt werden wird, dessen Wände sich bis zu 2000 Fuß Höhe über die Talsohle erheben. Auch sie wird eine Meereshöhe von mehr als 4000 m erreichen.

Wenn dereinst alle diese Bahnprojekte verwirklicht sind — und daß es in wenigen Jahren dazu kommen wird, ist angesichts des bisher schon Erreichten nicht mehr zu bezweifeln — so werden also gleich drei Städte der Westküste, zwei peruanische (Mollendo und Arica) und eine chilenische (Antofagasta) mit Buenos Aires durch eine Eisenbahn verbunden sein!

Den größten Vorteil von dem Zustandekommen dieser Überlandbahn würde zweifellos der Verkehr nach und von Bolivia haben. Dieses Land ist infolge seiner zentralen Lage ganz besonders ungünstig in bezug auf seine Verkehrsverbindungen gestellt. Die Bahn Oruro—Antofagasta war bis 1907 die einzige, die das Land berührte. Indirekt kam ihm freilich von jeher noch die brasilianische sogenannte Mamoré-Bahn zugute, die der Amerikaner Church 1872 baute, um die

Stromschnellen des oberen Madeira-Flusses zu umgehen und somit dem bolivianischen Handel eine neue Ausfallspforte über den schiffbaren unteren Madeira und den Amazonenstrom zu verschaffen. Auf diesem Wege dauert die Güterbeförderung von Bolivia nach Europa rund 30 Tage; immerhin ist die Benutzung dieser Verkehrsstraße mit beträchtlichen Unkosten und Schwierigkeiten verknüpft, und eine direkt zum Hafen von Buenos Aires führende Bahn, wie sie die von La Quiaca übers Gebirge nach Argentinien führende Bahn mit ihren nördlichen Verlängerungen darstellt, wird daher für weite Teile Bolivias eine höchst willkommene Verkehrserleichterung bedeuten.

Die genannte Überlandbahn würde auf den größten Teil ihres Verlaufs, von Buenos Aires bis zum Titicaca-See, übrigens auch als südlichstes Glied der geplanten Panamerikanischen Bahn in Betracht kommen, wie im folgenden Kapitel eingehender erläutert werden wird.

Erwähnt sei noch, daß an die große argentinische Bahn von Buenos Aires zur bolivianischen Grenze seit kurzem ein weiteres Überlandbahn-Projekt anknüpft, das zunächst freilich noch sehr in der Luft schwebt. Kurz vor Jujuy zweigt nämlich von der Hauptbahn westwärts eine Seitenlinie ab, die nach der im lieblichen Lerma-Tal gelegenen, nicht unwichtigen argentinischen Stadt Salta führt. Der reiche chilenische ehemalige Salpeterindustrielle Emilio Carrasco hat nun eine Konzession zum Bau einer Bahn von Salta zur chilenischen Grenze erworben, außerdem verschiedene Eisenbahnkonzessionen in Chile aufgekauft, darunter die Konzession für eine Bahn Caleta de la Chimba—Argentinische Grenze. Caleta de la Chimba ist eine 5 km nördlich von Antofagasta gelegene, geschützte Bucht, die Herr Carrasco zu einem großen Hafen umgestalten will. Von hier soll, laut der vom 25. August 1907 datierten Konzessionserteilung, zunächst eine Bahn zum Salzsee El Carmen gebaut werden, die Erze und Salpeter aus noch wenig erschlossenen Gebieten dem Meere zuführen und voraussichtlich eine erhebliche wirtschaftliche Bedeutung erlangen wird. Später soll diese Bahn an die argentinische Grenze fortgeführt und dereinst sicherlich

nach Salta verlängert werden. Alsdann würde also zwischen Antofagasta, das selbstverständlich mit dem nahen Caleta de la Chimba Bahnverbindung erhält, und Buenos Aires eine Verbindung nicht nur auf dem Wege über Uyuni—La Quiaca—Jujuy, sondern auch über El Carmen—Salta bestehen. — Ob freilich das kühne Projekt Carrascos in absehbarer Zeit verwirklicht werden kann, erscheint zweifelhaft; denn auf der in Aussicht genommenen Route ist das Terrain nicht nur noch sehr wenig erforscht, sondern auch außerordentlich schwierig: in der Richtung von Antofagasta auf Salta liegt, nahe der Grenze von Chile und Argentinien, eine ganze Kette von Bergriesen, die rund 6000 und mehr Meter Höhe erreichen, z. B. der Cerro Miniques (6030 m), die Vulkane Socompa (5980 m) und Llullaillaco (6600 m) u. a. — Es muß daher zunächst abgewartet werden, ob es Herrn Carrasco gelingen wird, ein Syndikat zu bilden, das seine Pläne im vollen Umfang zu verwirklichen geneigt ist.

Die Panamerikanische Bahn.

(Hierzu eine Karte auf Seite 61.)

Das Erwachen der von Europa aus kolonisierten amerikanischen Länder zur politischen Selbständigkeit äußerte sich bekanntlich auf politischem Gebiet in dem Unabhängigkeitskampf der Vereinigten Staaten gegen England (1776—1783) und in der Losreißung der allein mehr als den halben Kontinent bedeckenden spanischen und portugiesischen Kolonien von den Mutterstaaten in den 20er Jahren des 19. Jahrhunderts. Das Gefühl jedoch, daß alle amerikanischen Staaten in ihrem Verhältnis zur alten Welt eine neue Einheit bilden und europäischen Eroberungsgelüsten als eine geschlossene, ihrer Zusammengehörigkeit bewußte Masse entgegentreten müßten, fand ihren ersten und prägnantesten Ausdruck in der berühmten Botschaft des nordamerikanischen Präsidenten Monroe vom 2. Dezember 1823, der sogenannten „Monroe-Doktrin".

In den seither verflossenen Jahrzehnten hat diese panamerikanische Bewegung, bei vollstem Respekt vor allen nationalen Besonderheiten der einzelnen amerikanischen Staaten, unter Führung der nordamerikanischen Union, kräftige Fortschritte gemacht. Die Vereinigten Staaten haben es, obwohl sie allen anderen amerikanischen Reichen an Macht, Einfluß und natürlichen Hilfsmitteln unendlich überlegen sind, wohlweislich nahezu vollständig verschmäht, auf amerikanischem Boden territoriale Eroberungen zu machen. Abgesehen von einer Grenzerweiterung nach dem Kriege gegen Mexiko (1848), beschränkten sich die Expansionsbestrebungen der Union, die wegen der großen Aufgaben der noch immer nicht abgeschlossenen inneren Kolonisation des Landes ohnehin wenig bedeutend waren, lediglich auf kriegerische oder friedliche Erwerbung solcher Länder, die europäische (spanische und russische)

Besitzungen gewesen waren. Die Selbständigkeit und Unverletzlichkeit anderer amerikanischer Staaten hat die Union mit anerkennenswerter Konsequenz geachtet, wenn sie auch innere Umwälzungen in diesen oder jenen Gebieten des Erdteils, sobald sie ihren wirtschaftlichen Interessen gelegen kamen, wiederholt mehr oder weniger offen begünstigte und wohl selbst unterstützte — man denke an die Loslösung Panamas von Columbien (1903), als es sich für die Vereinigten Staaten darum handelte, sich für alle Zeit am künftigen Panamakanal wirtschaftliche Vorteile zu sichern, die einer politischen Annexion an Bedeutung gleichkamen!

Die Pflege und Stärkung des panamerikanischen Gefühls ist stets in erster Linie ein Werk der Union gewesen. Diese erkannte eben, daß sie moralische und wirtschaftliche Eroberungen am ehesten machen konnte, wenn sie die schwächeren Staaten der neuen Welt gegen territoriale Eroberungen ein für allemal schützte. Je sicherer die allmähliche, völlige Ausschaltung der europäischen Völker aus den inneren amerikanischen Angelegenheit sich vollzieht, um so mehr festigt sich die führende Stellung der amerikanischen Union, und für den Verzicht auf gewaltsame territoriale Eroberungen bietet ihr ihre immer fühlbarere politische und wirtschaftliche Hegemonie so vollständig Ersatz, daß sie selbst das den Spaniern 1898 abgenommene Kuba schon nach wenigen Jahren (1902) mit der Selbständigkeit beschenkte, wobei sich die Union freilich sowohl hier wie auch in Panama eine Überlegenheit gesichert hat, die einer Suzeränität gleichkommt.

Die panamerikanische Bewegung, das Streben, alle Staaten Amerikas untereinander zu einer immer festeren Einheit zu verschmelzen, ohne die politische Selbständigkeit der einzelnen Glieder irgendwie anzutasten, hat in neuerer Zeit, wieder auf Veranlassung der zumeist daran interessierten Vereinigten Staaten, bereits zu drei sehr bemerkenswerten panamerikanischen Kongressen (in Washington 1889/90, in Mexiko 1901/02 und in Rio de Janeiro 1906) geführt. Auch auf verkehrstechnischem Gebiet hat die Bewegung einen charakteristischen Widerhall gefunden in einem fast beispiellos großartigen und

kühnen Projekt, das alle amerikanischen Staaten von Nord nach Süd mit einem einzigen fortlaufenden Schienenweg beschenken will.

Die Idee einer solchen „Panamerikanischen Bahn" reicht in ihren Anfängen bereits längere Zeit zurück. Die erste Anregung dazu stammte von Hinson R. Helper. Ursprünglich kaum mehr als ein phantastisches Hirngespinst, fand sie allmählich als treffendster und sinnfälligster Ausdruck des panamerikanischen Gedankens doch so viel Anklang und Verbreitung, daß bereits 1891 drei verschiedene Forschungstrupps in die verschiedenen Gebiete Mittel- und Südamerikas entsandt wurden, um die technische Durchführbarkeit zu studieren und den günstigsten Verlauf der Bahnlinie ausfindig zu machen. Die Expeditionen lösten ihre Aufgaben zwar nur teilweise, aber seitdem William E. Curtis 1892 dem auf der Weltausstellung von Chicago tagenden Eisenbahn-Verkehrskongreß Bericht über das Projekt erstattet hatte, kam die Angelegenheit nicht mehr zur Ruhe, und schon 1902 hat ein Kongreß von Vertretern aller amerikanischen Staaten in Washington getagt, auf dem die einzelnen Regierungen Erklärungen abgaben, wieviel sie zu dem Bahnbau beizusteuern bereit seien. Seither hat sich eine eigne Gesellschaft zur Durchführung des Projektes gebildet, die über ein Kapital von 250 Millionen Dollars verfügt und an der auch Andrew Carnegie lebhaft interessiert sein soll, und in Washington besteht ein ständiges „Panamerikanisches Eisenbahnkomitee"; kurzum, die Aussichten des Riesenunternehmens, dessen gesamte Kosten auf 1250 Millionen Mark geschätzt werden, scheinen nichts weniger als ungünstig zu sein, und wenn man den kürzlich im Auftrag des panamerikanischen Eisenbahnkomitees verfaßten Bericht von Charles M. Pepper liest, so erhält man den Eindruck, als ob die Verwirklichung des Gedankens reißende Fortschritte macht und als ob die endgültige Fertigstellung des gesamten Schienenstranges der Panamerikanischen Bahn, obwohl noch rund ein Drittel ungebaut ist, nur eine Frage der Zeit sein kann, zumal da die für den Bahnbau zur Verfügung stehenden Geldmittel nahezu unbeschränkt zu sein scheinen.

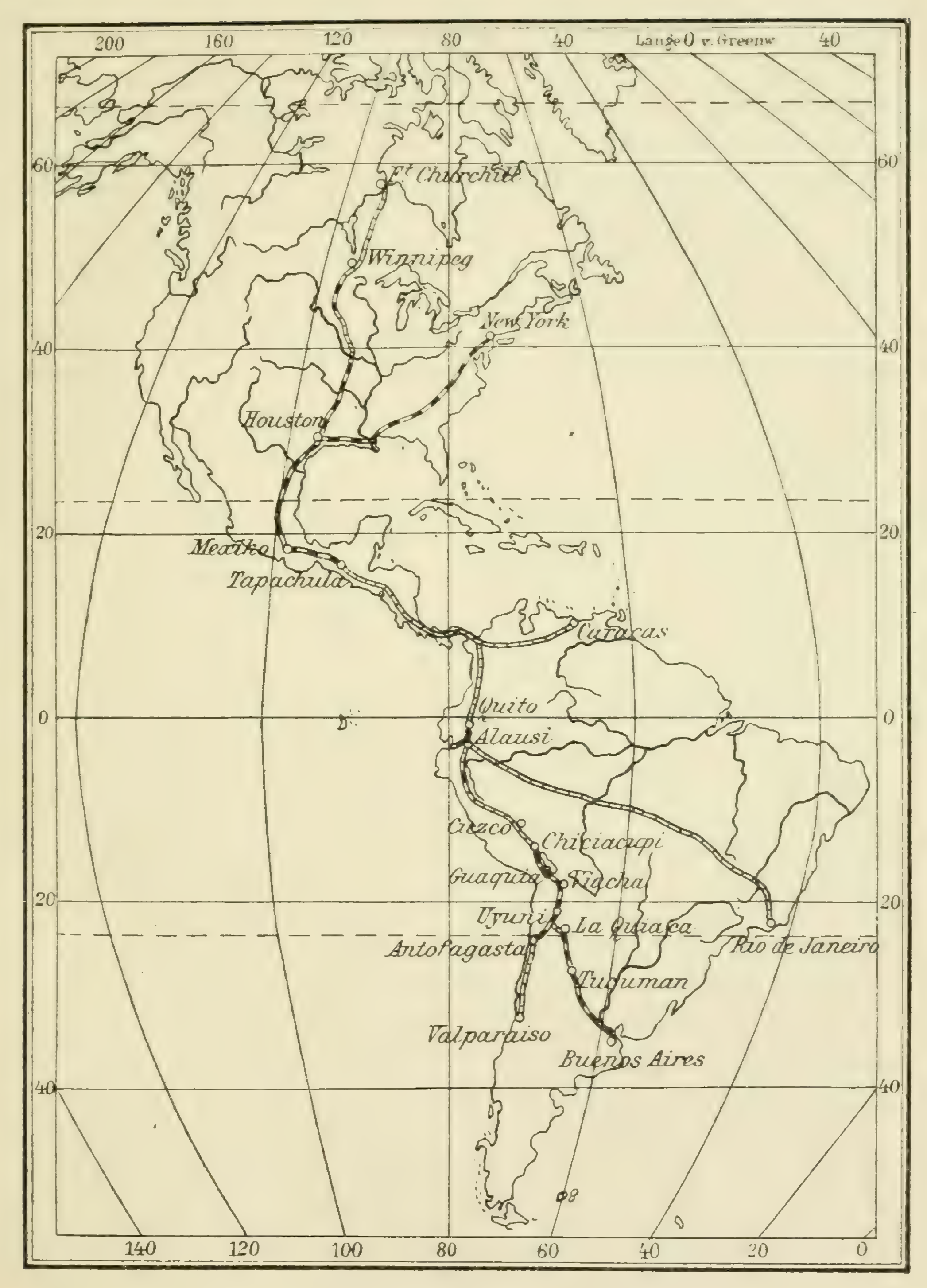
1. Der nördliche Zweig.

Ehe wir nun aber die Aussichten der Idee kritisch zu prüfen versuchen, wollen wir betrachten, wie die Führung der Bahn gedacht ist und welche Strecken zurzeit bereits ausgebaut sind. Als nördlichen Endpunkt pflegt man gegenwärtig New York anzusehen, von wo schon gegenwärtig bis ins südlichste Mexico eine ununterbrochene Schienenverbindung reicht. Da man jedoch naturgemäß auch Kanada in den Bereich der Bahn einbeziehen will, denkt man die Bahn künftighin an der Hudsonbai, und zwar, wie im Kapitel über die kanadischen Bahnen in anderem Zusammenhang berichtet wurde, in Fort Churchill, beginnen zu lassen. Von dort wird sie über Winnipeg durch beide Dakota, Nebraska, Kansas nach Guthris im Oklahomagebiet und weiter durch Texas nach Houston verlaufen, wo sie Anschluß an die sich von New York nach Mexico hinabziehende Eisenbahnlinie findet. Ein großer Teil der skizzierten, von der Hudsonbai nach Houston verlaufenden Linie ist bereits vorhanden.

Von Houston wendet sich die Panamerikanische Bahn nach Mexiko hinein und verläuft weiter durch Guatemala, San Salvador, Honduras, Nicaragua und Costa Rica nach Südamerika. Hier durchzieht sie Columbien, Ecuador, Peru, Bolivia, von wo ein Anschluß einerseits an die chilenischen Bahnen nach Antofagasta und, wenn möglich, nach Valparaiso, andererseits an die argentinischen Bahnen nach Buenos Aires gesucht werden soll, während eine brasilianische Linie mit dem Endpunkt Rio de Janeiro etwa in Ecuador oder auch in Peru abzweigen müßte und in Columbien eine weitere venezolanische in der Richtung auf Caracas.

Auf diese Weise würden alle selbständigen Staaten des amerikanischen Festlandes untereinander durch eine Eisenbahn verbunden sein.

Nun ist ja zwar, wie gesagt, ein erheblicher Teil der angegebenen Bahnlinie, nämlich rund zwei Drittel, bereits vorhanden oder im Bau. Im Norden reicht die panamerikanische Bahn von New York aus 6050 km weit bis nahe an die Grenze



Karte 5. Das Panamerikanische Bahn-Projekt.

Fertige Bahnen. Geplante Bahnen.

zwischen Mexico und Guatemala, nachdem die von der Tehuantepec-Bahn abzweigende Linie San Geronimo—Tonala—Tapachula eröffnet worden ist (vgl. S. 38). Tapachula aber liegt nur noch 30 km von der Grenze Guatemalas entfernt. Die Weiterführung nach Süden wird nicht lange auf sich warten lassen. In Guatemala selbst sind von der Grenze gegen Mexiko nur etwa 80 km Bahn zwischen Ayutla und Caballo Blanco in der Richtung über Retalhulén unter nicht allzu schwierigen Verhältnissen zu bauen, um einen Anschluß der Panamerikanischen Bahn an die Isthmusbahn von Guatemala nebst ihren Abzweigungen zu erhalten. Wie im Kapitel über die Überlandbahn von Guatemala berichtet wurde (S. 43), ist für den Bau der Bahnstrecke Ayutla—Caballo Blanco 1908 bereits ein Vertrag abgeschlossen worden, so daß eine Fortführung des Nordstücks der panamerikanischen Bahn bis zur Stadt Guatemala nur eine Frage der Zeit sein kann. Auch im Nachbarstaat San Salvador, dessen Grenze von der Hauptstadt Guatemalas nicht mehr fern ist, ist im Juni 1908 einer nordamerikanischen Gesellschaft eine Bahn konzessioniert worden, die ohne weiteres als Glied der künftigen panamerikanischen Bahn benutzt werden kann, indem sie von der Grenze zwischen Guatemala und San Salvador ostsüdostwärts in der Achse des Isthmus über Santa Anna und San Miguel bis nach La Union am Golf von Fonseca verlaufen wird. Das letzte Stück dieser Bahn, San Miguel—La Union, soll vertragsmäßig bereits Anfang 1910 in Betrieb sein.

Das Gebiet von Honduras würde von der panamerikanischen Bahn nur auf eine kurze Strecke berührt werden, indem eine Küstenbahn um den Golf von Fonseca herum gebaut werden müßte, deren Herstellung unschwer sein würde. Ebenso leicht wäre ein kurzer Anschluß ins Gebiet von Nicaragua hinein an die bereits bestehende Bahn Corinto—Granada zu erzielen, der zweckmäßig bei der Stadt Chinandega gesucht werden würde. Eine Weiterführung der Linie über Granada am See vom Nicaragua entlang nach der Grenze von Costa Rica ist bereits gegenwärtig im Bau. Am Südostende des Nicaraguasees, noch im Gebiet von Nicaragua, beginnt nun aber in San

Carlos eine weitere Bahnlinie, die wiederum als Glied der Panamerikanischen Bahn in Betracht kommen würde und die sich, zusammen mit der Bahn Corinto—Granada und dem Trajekt über den großen Nicaragua-See zu der im Kapitel über die mittelamerikanischen Bahnen (S. 44/5) erwähnten Überlandbahn von Nicaragua ergänzt. Sie führt, wie erwähnt, durch Costa Rica bis nach Puerto Limon, dem östlichen Endpunkt der gegenwärtig im Bau befindlichen Überlandbahn von Costa Rica, Puntarenas—Puerto Limon.

Die Aussicht, daß in nicht allzu ferner Zeit einmal eine fortlaufende Bahnlinie von New York bzw. von Fort Churchill an der Hudsonbai bis nach Puerto Limon in Costa Rica vorhanden sein wird, ist also nicht ungünstig. Damit wäre etwa die nördliche Hälfte der panamerikanischen Bahn als leidlich gesichert zu betrachten.

2. Der südliche Zweig.

Ebenso ist nun aber ein sehr beträchtliches Stück des südlichen Endes der geplanten Panamerikanischen Bahn schon seit langer Zeit vorhanden: die von Buenos Aires nordwestlich bis ins innerste Argentinien hineinreichende, im voraufgegangenen Kapitel eingehend behandelte Bahn über Rosario und Tucumán nach Jujuy, die seit 1907 in einer technisch äußerst schwierigen Fortsetzung über die Anden nach La Quiaca im südlichsten Bolivien verlängert worden und dadurch besonders interessant ist, daß sie sich auf eine Entfernung von nur 280 km nahezu um 3000 m hebt: Jujuy liegt nämlich in einer Meereshöhe von 650 m, La Quiaca in einer solchen von 3435 m! Damit ist das künftige Südende der Panamerikanischen Bahn in einer Länge von 1900 km bereits fertiggestellt. Auch die weitere Fortsetzung nordwärts ist jedoch auf eine beträchtliche Entfernung als gesichert zu betrachten. Über La Quiaca hinaus baut zunächst die argentinische Regierung auf Grund einer Vereinbarung mit der bolivianischen eine Bahn bis Tupiza, und von Tupiza stellt Bolivien weiterhin eine Bahn nach Uyuni her, das an der schon

seit langer Zeit vorhandenen, bis 1907 einzigen bolivianischen Bahn Oruro—Antofagasta liegt. Die Fertigstellung der gesamten neuen Strecke La Quiaca—Uyuni wird für 1910 erwartet; sie wird 283 km lang sein. In Uyuni aber bietet sich dann eine von der panamerikanischen Bahn benutzbare nördliche Verlängerung, zunächst von Uyuni nach Oruro in einer Länge von 313 km, und weiterhin, seit August 1908, von Oruro nach Viacha in einer Länge von weiteren 205 km. Außerdem soll von Quiaca im Laufe der Zeit auch eine Bahn über die Hauptstadt Sucre nach Oruro gebaut werden, die mit der Bahn La Quiaca—Uyuni—Oruro etwa die Form eines Rhombus bildet (vgl. Karte 5). Die schon genannte Bahn Oruro—Viacha, die von einem nordamerikanischen Syndikat gebaut worden ist, wird zurzeit über Viacha hinaus einerseits zur Hauptstadt La Paz, andererseits nordwestlich bis Guaquia am Südufer des Titicaca-Sees verlängert, das bereits zu Peru gehört. Längs des Westufers des Sees verläuft nun aber eine peruanische Bahn nach Puno am Nordwestufer. Von Puno aus, das über Juliaca durch eine schon seit 1873 existierende Bahn mit dem Küstenort Mollendo verbunden ist, wird eine Bahn weiter nordwestwärts in der Richtung auf Cuzco gebaut, die bis zu 4751 m Meereshöhe ansteigt und 1908 bis Chiciacupi im Betrieb war. Ihre Fertigstellung wird für 1909 erwartet. Da die Strecke von Viacha bis Puno ca. 200 km und die von Puno bis Cuzco 394 km lang ist, darf man also darauf rechnen, daß im Jahre 1910 vom Südende der panamerikanischen Bahn insgesamt 3300 km, von Buenos Aires bis Cuzco, fertiggestellt sein werden.

3. Der mittlere Teil.

Eine nördliche Fortführung über Cuzco hinaus auf der Route der Panamerikanischen Bahn ist gleichfalls in Aussicht genommen, dürfte aber bereits außerordentliche Schwierigkeiten bieten. Sie würde über Ayacucho und Huancayo auf Oroya zu erfolgen, das als Endpunkt der höchsten Eisenbahn der Welt, Callao—Lima—Oroya, in Fachkreisen seit langem

eine gewisse Berühmtheit genießt. Das nördlichste Ende der Strecke Oroya—Cuzco, bis Huancayo, ist im Bau; auch die Fortführung bis Ayacucho dürfte nur eine Frage einiger Jahre sein. Ob es aber möglich sein wird, die südlichste Strecke Ayacucho—Cuzco der Panamerikanischen Bahn als Glied dauernd einzufügen, muß bei der außerordentlichen Schwierigkeit des Terrains und der starken Gefährdung der zahlreichen, erforderlichen Kunstbauten durch die häufigen Erdbeben jener Gegend zunächst noch als sehr zweifelhaft gelten. Eine solche Bahn müßte durchweg im Hochgebirge verlaufen: liegt doch die Stadt Cuzco selbst nicht weniger als 3467 m, Ayacucho 2560 m hoch, und dazwischen liegen noch wesentlich höhere Berge und auch tiefe Flußtäler.

Von Oroya aus nordwärts wird zurzeit eine 133 km lange Bahn nach Cerro de Pasco gebaut, das sogar in einer Höhe von 4352 m über dem Meere liegt. Diese würde als Stück der künftigen Panamerikanischen Bahn ebenso in Betracht kommen können, wie etwas nördlicher die bereits vorhandene Bahn Recuay — Huaraz — Huaylas. Ein künftiger Anschluß von Cerro de Pasco nach Recuay dürfte gleichfalls nur mäßige Schwierigkeiten bieten, und somit würde, bis auf die eine technisch bedenkliche Strecke Cuzco—Ayacucho, die Herstellung der panamerikanischen Bahn von Buenos Aires nordwärts bis zum 8. Grad südlicher Breite als leidlich gesichert gelten können. Einer Verlängerung bis nahe an die Grenze von Ecuador, etwa bis zum 6. oder 5. Breitengrad, die freilich bisher noch in weitem Felde steht, würden ebenfalls keine besonderen Hindernisse entgegenstehen. Dann aber dürfte der Bau der Panamerikanischen Bahn, die bis zum Anschluß an das bis Costa Rica hinabreichende Nordstück noch rund 15 Breitengrade zu überwinden hätte, auf nahezu unüberwindliche Schwierigkeiten stoßen.

Sind in Peru insgesamt 700 km Eisenbahn in Betrieb oder im Bau, die von der Panamerikanischen Bahn benutzt werden könnten, so sind in Ecuador nur 300 km Bahn für diesen Zweck geeignet, nämlich der von Alausi nach Quito führende Teil der insgesamt 464 km langen, nach 37 jähriger, vielfach

unterbrochener Bauzeit kürzlich vollendeten und am 25. Juni 1908 eröffneten Guayaquil—Quito-Bahn, die technisch insofern sehr interessant ist, als sie sich 120 km hinter ihrem Beginn an der Küste bereits in einer Höhe von mehr als 3000 m befindet (höchster Punkt zwischen Tixan und Guamote 3314 m). Von weiteren Bahnbauten in Ecuador, die für das Panamerikanische Bahn-Projekt teilweise in Betracht kommen würden, dürfte zunächst nur die Fortsetzung der Guayaquil—Quito-Strecke über Quito bis nach Ibarra in Angriff genommen werden. Auch dieser Bau wird technisch sehr schwierig sein, denn während Quito 2908 m und Ibarra 2225 m über dem Meere liegt, muß die Bahn zwischen beiden Orten auf 395 m Meereshöhe hinabsteigen. Sonstige Bahnstrecken in Ecuador, die in den Verlauf der Panamerikanischen Linie fallen, dürften freilich schwerlich bald in Angriff genommen werden, und insbesondere ein südlicher Anschluß an das künftige peruanische Stück der panamerikanischen Bahn würde wiederum ein äußerst schwieriges und kostspieliges Unternehmen sein. Im großen und ganzen hätte die Bahn zwischen Cuzco und Quito dem Verlauf der uralten, großartigen Inkastraße zu folgen.

Noch schlimmer als in Ecuador sind die Aussichten der panamerikanischen Bahn in dem nördlich daran anschließenden Columbien. Dieses Land besitzt zurzeit eine Anzahl von kurzen Stichbahnen von insgesamt nur 752 km Länge, von denen jedoch keine als Stück der Panamerikanischen Bahn zu verwenden wäre. Nun wird zwar seit langer Zeit der Bau der sogenannten columbischen Zentralbahn geplant, die in Ciudad Reyes am Golf von Uraba, dem südlichsten Teil des Golfs von Darien, beginnen und in vorwiegend nordsüdlicher Richtung dem Lauf des fruchtbaren Rio Cauca folgen soll. Diese Bahn würde zum größten Teil in den Verlauf der geplanten Panamerikanischen Bahn fallen, aber ob und wann sie gebaut werden wird, läßt sich bei den üblen politischen und finanziellen Zuständen der Republik Columbien auch nicht annähernd vorher bestimmen. Um dem Bau der Panamerikanischen Bahn hier zum Siege zu verhelfen, würde es jedenfalls eines sehr energischen Eingreifens der nordamerikanischen

Union bedürfen. — Ebenso ungünstig sind die Aussichten auf Herstellung geeigneter Bahnlinien in der seit 1903 selbständigen, unter dem Schutz der Vereinigten Staaten stehenden Republik Panama. Es liegt hier zunächst durchaus kein Bedürfnis vor, außer der alten Isthmusbahn Colon—Panama weitere Schienenwege zu schaffen, und ihre Anlage würde in dem gebirgsreichen westlichen Teil des Landes auch ein sehr schwieriges Beginnen sein.

Faßt man das Gesagte zusammen, so zeigt sich, daß die Panamerikanische Bahn sowohl in ihrem Nord- wie ihrem Südende auf Strecken von vielen tausend Kilometern entweder bereits verwirklicht ist oder doch gute Aussicht auf Verwirklichung in absehbarer Zeit hat. Von der insgesamt 16 469 km langen Bahnlinie New York—Buenos Aires sind zurzeit rund 11 000 km in mehreren Teilstücken vorhanden, so daß noch knapp 5500 km Eisenbahn neu herzustellen sind, die nahezu durchweg auf die mittelamerikanischen Republiken sowie Columbien, Ecuador und Peru entfallen. Zum kleinsten Teil werden sie auch schon gebaut. Die geplante Abzweigung aus Peru oder Ecuador nach Brasilien hinein und bis nach Rio de Janeiro ist zunächst noch als völlig phantastisch zu bezeichnen und hat in unabsehbarer Zeit nicht die geringste Aussicht auf Verwirklichung, ebensowenig die venezolanische Abzweigung nach Caracas.

Bei dem hohen politischen Interesse, das die Regierung der Vereinigten Staaten an dem Zustandekommen der Panamerikanischen Bahn hegt und angesichts der überaus reichen Geldmittel, über welche das Panamerikanische Eisenbahnkomitee verfügt, mag es nun aber zunächst scheinen, als ob eine endgültige Verwirklichung des riesenhaften Unternehmens in ziemlich sicherer Aussicht stehen müßte. — Dennoch darf man es als sehr zweifelhaft bezeichnen, ob die Panamerikanische Bahn dereinst in vollem Umfang das Licht der Welt erblicken wird und — sollte dies der Fall sein — ob sie sich wirklich zu einer größeren Bedeutung emporzuschwingen vermag.

Wovon sollte sich denn das lange Mittelstück der Panamerikanischen Bahn ernähren, dessen Bau überdies vielfach ganz enorme technische Schwierigkeiten bieten und ungeheure Kosten verursachen würde? Die Bahn würde auf gewaltige Strecken durch unbewohnte und unkultivierte Gegenden dahinziehen, die kleinen mittelamerikanischen Halbkulturstaaten würden zur Erhaltung der Bahn über die rein lokalen Bedürfnisse hinaus wenig oder nichts beitragen und voraussichtlich auch sehr bald mit ihren staatlichen Zuschüssen, zu denen sie sich verpflichtet haben, im Rückstand bleiben; der Gedanke an einen möglichen Durchgangsverkehr von Reisenden und Waren zwischen Nord- und Südamerika ist von vornherein als abenteuerlich zu bezeichnen, angesichts des höchst ungesunden Klimas und der kulturellen Minderwertigkeit der überdies durch fortwährende Kriege und Revolutionen erschütterten mittelamerikanischen Staaten, vor allem aber angesichts der märchenhaften Höhe der Fahrpreise und Transportsätze, die die Bahn zu fordern gezwungen wäre und die von vornherein jede Hoffnung auf eine noch so bescheidene Konkurrenz mit den parallel laufenden, angenehmeren, billigeren, vielfach sogar auch noch schnelleren Schiffsverbindungen scheitern lassen müssen.

Sollte aber trotz dieser unendlich trübseligen wirtschaftlichen Aussichten die politische Bedeutung einer Panamerikanischen Bahn — eine strategische ist kaum vorhanden — oder auch die für Nordamerika daraus erwachsende Möglichkeit, im Handelsverkehr mit Mittel- und Nordamerika durch wirksame Vorzugszölle den europäischen Einfluß lahmzulegen, für gewichtig genug erachtet werden, um den Bau zu rechtfertigen, so würde dennoch schon eine bloße dauernde Aufrechterhaltung des Betriebes nahezu ein Ding der Unmöglichkeit sein, da einmal die unbedingt erforderliche strikte Neutralität der Bahn bei den zahllosen, kleinen Kriegen der mittelamerikanischen Staaten untereinander und ihren chronischen Revolutionen unmöglich aufrecht erhalten werden kann, und da ferner die notwendigerweise sehr zahlreichen Tunnelbauten in einigen Teilen der Bahn durch die in diesen Gegenden

ungemein häufigen Erdbeben anhaltend gefährdet werden würden.

Die Möglichkeit, daß nach Jahrzehnten einmal die vielen, kleinen, nur lokal wichtigen Bahnen im nördlichen Süd- und in Mittelamerika mit den schon vorhandenen Bahnen im Norden und Süden zu einem von der Hudsonbai zur La Plata-Mündung fortlaufenden Schienenstrang zusammenwachsen, soll zwar nicht von vornherein geleugnet werden, trotz der enormen Kosten und der geringen Wirtschaftlichkeit weiter Verbindungsstrecken und trotz der ungemein großen technischen Schwierigkeiten in vielen Teilen der Linie. Aber irgendwelche noch so bescheidene Bedeutung für das internationale Verkehrsleben würde die Panamerikanische Bahn kaum gewinnen, da sie eben durch Naturkatastrophen, politische Umwälzungen und finanzielle Schwierigkeiten gleichmäßig unausgesetzt bedroht sein würde.

Die Panamerikanische Eisenbahn als einheitliches wirtschaftliches Gebilde erscheint daher als eine Ungeheuerlichkeit, als ein phantastischer Traum, der selbst durch die elementarsten politischen Notwendigkeiten kaum würde zum Leben erweckt werden können, so lange viele von den mittelamerikanischen Staaten so rückständig sind, wie gegenwärtig. Und eine unbedingte politische Notwendigkeit ist die Panamerikanische Bahn schließlich ganz gewiß nicht; denn sowohl die panamerikanische Idee wie das Streben der Vereinigten Staaten nach einer gesicherten politischen Vorherrschaft in Süd- und Mittelamerika haben Mittel und Wege genug, um ihrem Ziele auch auf andere Weise nahe zu kommen, wie durch den Bau einer Panamerikanischen Bahn, die schließlich doch nicht viel mehr sein soll und sein kann, als ein rein äußerliches, sichtbares Kennzeichen vom Siege des Panamerikanismus, von der endlich erreichten, völligen kulturellen und politischen Gleichwertigkeit von Amerika und Europa. —

II. Asien.

Sibirische Bahnen und Bahnprojekte.

(Hierzu eine Karte auf S. 73.)

1. Die Große Sibirische Bahn.

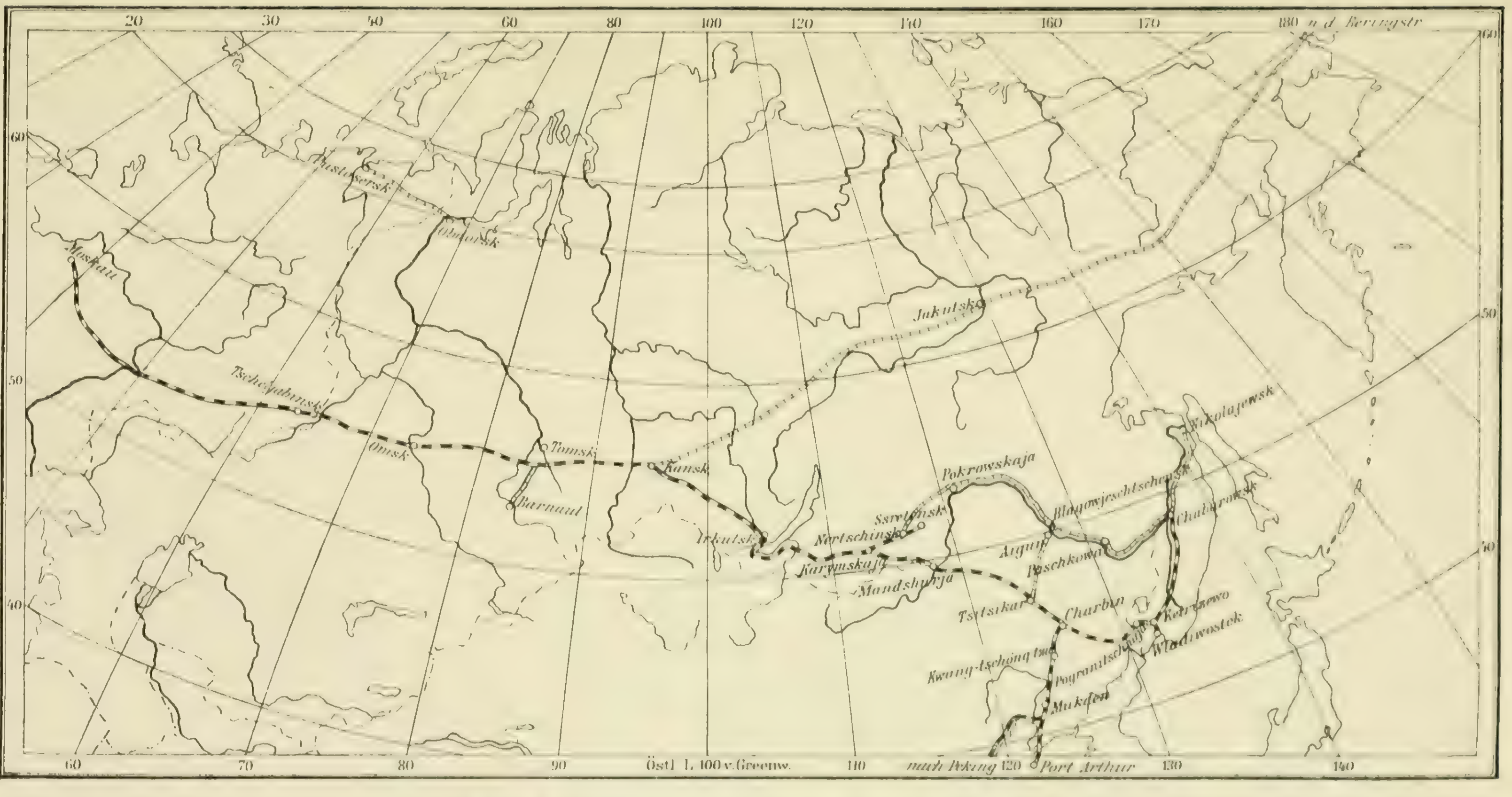
Die in den letzten 1½ Jahrzehnten so besonders häufig genannte „Sibirische Eisenbahn", vielleicht das meistbeachtete große Weltverkehrsunternehmen der Gegenwart, ist nahezu ausschließlich aus rein strategischen Rücksichten gebaut worden. Rußland, das oft so gering geschätzte und — nicht ganz mit Unrecht! — als halbbarbarisch verschriene Zarenreich, hat sich mit dieser Bahn ein Kulturmonument gesetzt, das unbedenklich in die allererste Reihe der großartigen Verkehrsunternehmungen gesetzt werden muß. Die Leistung der Russen ist um so bewundernswerter, als es sich um ein nahezu rein nationales Unternehmen handelte: die Bahn ist von der russischen Regierung mit russischem Gelde erbaut worden; sogar die verwendeten Materialien mußten, soweit es möglich war, russischen Ursprunges sein, und auch als Beamte und Arbeiter durften nur Russen angestellt werden. Was diese Vorschrift zu bedeuten hatte, erkennt man aus der Tatsache, daß 6000 Beamte und 100 000 Arbeiter an dem Bahnbau beschäftigt waren. 5400 km Schienenweg in einem entlegenen, von gewaltigen Flüssen vielfach durchsetzten, allwinterlich von furchtbarer Kälte heimgesuchten Lande wurden in dem unglaublich kurzen Zeitraum von neun Jahren fertiggestellt, also trotz der häufigen Ungunst des Geländes und der Schrecknisse des Klimas täglich im Durchschnitt etwa 1½ km Bahn! Eine beispiellos großartige, nicht genug zu bewundernde Leistung! Der bis dahin schnellste Bahnbau (die erste kanadische Pazifikbahn mit 4700 km) hatte zehn Jahre gedauert.

Schon 1858 hatte ein englisches Syndikat der russischen Regierung den Plan unterbreitet, eine Eisenbahn von Moskau bis ans Japanische Meer zu bauen. Der Vorschlag fand jedoch durchaus keine Gegenliebe und konnte auch erst für Rußland Interesse erlangen, nachdem es im Pekinger Vertrag (14. November 1860) festen Fuß am Stillen Ozean gefaßt hatte. Doch vergingen noch Jahrzehnte, bis der Bahnbau zur politischen Notwendigkeit wurde.

Ein kaiserliches Handschreiben vom 17. März 1891 ordnete den Bau der „Großen Sibirischen Bahn" an. Am 31. Mai desselben Jahres tat dann in Wladiwostok der Großfürst-Thronfolger Nikolai Alexandrowitsch, der gegenwärtige Zar Nikolaus II., den ersten Spatenstich. Im September 1897 konnte der östlichste Teil der geplanten Linie, die 721 Werst lange Ussuri-Bahn von Wladiwostok nach Chabarowsk, dem Betrieb übergeben werden. Im Westen war der Bau schon 1895 bis Omsk, 1896 bis Irkutsk gediehen, 5090 Werst von Moskau und 3048 Werst von der Anfangsstation der sibirischen Strecke, Tscheljabinsk, entfernt. Anfang 1898 wurde dann diese Strecke von Tscheljabinsk bis nach Irkutsk eröffnet, die eigentliche „Sibirische Bahn"; 1899 fuhr man von Moskau schon bis an den Baikalsee und im Juli 1900 sogar mit der „Transbaikalbahn" bis Stretensk, 1069 Werst hinter Irkutsk; für die Fahrt über den 64 km breiten, im Süden von steilen Felsgebirgen umrahmten Baikalsee wurden damals noch Dampffähren benutzt, während neuerdings die in sehr schwierigem Gebirgsterrain erbaute „Baikal-Umgehungsbahn" im Süden des Sees eine Verbindung zwischen dem Ost- und dem Weststück der Bahn herstellt. Als die Sibirische Bahn soweit fertig war, sahen die politischen Zustände in Ostasien schon anders aus wie 1891. Deshalb wurde der Plan, soweit der östliche Teil der Bahn in Frage kam, geändert. Die Bahn sollte anfangs über Stretensk durch das Schilka- und Amurtal nach Chabarowsk laufen und dort in die schon fertige Ussuri-Bahn einmünden. Jetzt aber bot sich eine Gelegenheit, Wladiwostok auf einem kürzeren Wege zu erreichen, durch den die Ussuri-Bahn (wenigstens für den Verkehr nach Europa) überflüssig wurde.

Denn am 8. September 1896 hatte Rußland, das längst begehrlich auf die Mandschurei und insbesondere auf die Kwantung-Halbinsel mit dem wichtigen Port Arthur blickte, mit der chinesischen Regierung den sogenannten „Cassini-Vertrag" über den Bau der „Chinesischen Ostbahn" in Peking abgeschlossen, die von einer Station der Transbaikal-Bahn quer durch die Mandschurei an die Ussuri-Bahn führen sollte; dadurch wurde aber die viel längere Amurbahn unnötig. Die „Chinesische Ostbahn" war ein rein russisches Unternehmen, das von der Russisch-Chinesischen Bank finanziert wurde. Sie begann an der russisch-chinesischen Grenzstation Mandschuria und führte, 1388 Werst (1480 km) weit, über chinesisches Gebiet, bis zur Grenzstation Pogranitschnaja. Beide Endpunkte waren anfangs zwar nicht als Stationen der Sibirischen Bahn in Aussicht genommen; aber der Anschluß an die bereits fertigen Teile der Transbaikal- und der Ussuri-Bahn wurde durch kurze Verlängerungen erreicht: von der Transbaikal-Bahn zweigte eine 324 Werst lange Anschlußstrecke bei der Station Karinskaja nach Mandschuria ab und eine 91 Werst lange neue Bahn Pogranitschnaja—Ketrizewo stellte die Verbindung der Chinesischen Ostbahn mit der Ussuri-Bahn her. Da nun die ganze Amurbahn und auch Teile der Transbaikal- und der Ussuri-Bahn überflüssig wurden, verkürzte sich die auf 6858 Werst veranschlagte Sibirische Bahn um 1332 Werst, also fast um den fünften Teil. Die Bahnstrecke Petersburg—Wladiwostok erhielt dadurch eine Gesamtlänge von 8385 Werst oder 8945 km, wovon 6108 km auf asiatisches Gebiet entfallen.

Der Bau der „Chinesischen Ostbahn" wurde am 13. Oktober 1898 begonnen, am 3. November 1901 mit Einfügung einer letzten Schiene bei Mandschuria beendet. Inzwischen hatte aber Rußland seine expansiven Wünsche in Ostasien weiter erstreckt. China hatte 1898 die Kwantung-Halbinsel mit Port Arthur und Talienwan an Rußland „auf eine Frist von fünfundzwanzig Jahren" abgetreten und erlaubt, daß von der Kwantung-Halbinsel eine Bahnlinie durch die Mandschurei an die Chinesische Ostbahn herangeführt werde. Charbin oder Kharbin, früher ein elendes Dorf, wurde zum Eisenbahn-



Karte 6. Bahnen und Bahnprojekte in Sibirien.

Fertige Bahnen. Geplante Bahnen.

knotenpunkt erhoben, wodurch es seit 1896 sich rasch zu einer der wichtigsten mandschurischen Städte entwickelte. Diese neue Linie, die „Südmandschurische Bahn", wurde sogleich in Angriff genommen und war bereits Ende 1902 bis Port Arthur betriebsfähig. Sie hat eine Länge von 980 Werst und zweigt in Charbin von der Ostbahn ab.

An der gesamten fertiggestellten Bahnlinie, der man den einheitlichen Namen „Große Sibirische Bahn" gegeben hat, sind demnach insgesamt folgende einzelne Sektionen zu unterscheiden:

1. Die Westsibirische Bahn, von Tscheljabinsk bis zum Ob, 1421 km lang;
2. die Mittelsibirische Bahn, vom Ob bis Irkutsk, 1830 km lang (mit Zweigbahn nach Tomsk);
3. die Baikal-Umgehungsbahn, von Irkutsk bis Myssowaja, 325 km lang;
4. die Transbaikal-Bahn, von Myssowaja bis Stretensk, 1102 km lang;
5. die Chinesische Ostbahn, von Karinskaja bis Ketrizewo, 2049 km lang;
6. die Ussuri-Bahn, von Chabarowsk bis Wladiwostok, 778 km lang;
7. die Südmandschurische Bahn, von Charbin (Ninguta) bis Port Arthur, 1577 km lang.

Am 22. November 1901 konnte der Ministerpräsident Witte dem Zaren in einem Glückwunschtelegramm den vorläufigen Abschluß des Bahnbaues (mit Ausnahme der erst während des Krieges fertiggestellten Baikal-Umgehungsbahn) melden.

Bis dahin hatte sich die ostasiatische Politik Rußlands nach Wunsch entwickelt; in wenigen Jahren waren große Fortschritte gemacht worden, die von höchster Bedeutung für die Zukunft sein konnten, und der neuerworbene Besitz schien fortifikatorisch und verkehrstechnisch gesichert. Der Krieg gegen Japan vereitelte alle Hoffnungen. Im Feuer von Liaujang, Mukden, Port Arthur und Tsuschima brach die russische Herrschaft auf der Kwantung-Halbinsel zusammen, und auch dem russischen Eindringen in die Mandschurei wurde ein

Riegel vorgeschoben. Daß Rußland dennoch in Portsmouth einen leidlich ehrenvollen Frieden erzielte, hatte es im wesentlichen seiner Großen Sibirischen Bahn zu danken, die es ihm ermöglichte, rasch immer neue Menschenmassen auf den Kriegsschauplatz zu werfen und dem erschöpften Japan noch lange den Ertrag des Sieges zu bestreiten. Während des Krieges hatte sich die Sibirische Bahn als ein kaum zu überschätzender Besitz erwiesen. Die zwei Milliarden Mark, die Rußland vor dem Kriege in seine ostasiatische Unternehmung (Bahnbauten, Hafenanlagen, Flußregulierungen, Straßenbauten usw.) hineingesteckt hatte, waren kein zu hoher Einsatz gewesen. Während des Krieges war es auch gelungen, die Unterbrechung des Schienenstranges am Baikalsee zu beseitigen und die Dampffähre auszuschalten, die man übrigens während des langen sibirischen Winters 1903/04 durch eine direkt über die weite Eisfläche des Sees führende Schienenverbindung ersetzt hatte. Die Baikalbahn durchbrach das schwierige Terrain am Südufer des Sees und überwand die zahllosen Gebirgsbäche und steilen Felsschluchten mit Hilfe von 33 Tunnels und 210 anderen Kunstbauten (Brücken, Überführungen). Nach siebenjährigen Vorarbeiten hatte man im Frühjahr 1902 den Bau der Baikal-Umgehungsbahn begonnen; im Herbst 1904, während des Krieges, wurde das imposante Werk, das mehr als 210 Millionen Mark gekostet hatte, vollendet.

Der Wert der Sibirischen Bahn hat sich in Friedenszeiten nicht minder deutlich als im Kriege gezeigt. Die ganze zivilisierte Welt kann sich der Verkehrserleichterung freuen. So wird die Post zwischen West- oder Mitteleuropa und Ostasien jetzt meist über die Sibirische Bahn geleitet, weil dieser Weg um mindestens eine bis zwei Wochen kürzer ist als der durch den Suezkanal oder über Nordamerika. Auch der Passagierverkehr zwischen Europa und Ostasien wendet sich mehr und mehr der Sibirischen Bahn zu, weil diese Reise kürzer und billiger ist, als die Fahrt durch den Suezkanal. Selbst verwöhnte Reisende ziehen schon oft die Landlinie dem alten Seewege vor; auf diesem ist die Reise länger und fast um das Dreifache teurer als in der ersten Klasse der Sibirischen Bahn,

die in ihren Luxuszügen den modernsten Reisekomfort bietet. Die guten Leistungen des Bahnbetriebes haben das anfängliche Mißtrauen verscheucht, und man darf annehmen, daß der Menschen- und Güterverkehr auf dieser Strecke rasch zunehmen wird. Von den zurzeit auf diesem Weg beförderten Frachtgütern (1905: 4,1 Millionen Tonnen Güter) sind etwa 42% Getreide aus dem westlichen und mittleren Sibirien, das über die russischen Ostseehäfen ins Ausland geht; auch Fleisch, Geflügel und Butter werden in gewaltigen Mengen von der Bahn aus dem Land und nach Europa geführt; im Durchgangsverkehr nach Europa ist der chinesische Tee besonders wichtig.

Dem Zarenreich ist die Sibirische Bahn, mit deren Zustandekommen die Namen des einstigen Finanzministers Witte und des am 22. März 1909 verstorbenen Verkehrsministers Fürsten Chilkow untrennbar verknüpft sind, das unentbehrliche Mittel zur Erschließung und Kultivierung seines großen asiatischen Länderkomplexes; sie ist die bisher einzige große Verkehrsader, um die Massen der sibirischen Bodenschätze nutzbar zu machen, und gleichzeitig bisher die einzige asiatische Überlandbahn. Jetzt kann nicht mehr, wie früher so oft, in der Gegend des Baikalsees das Getreide auf dem Felde verfaulen, weil die Bauern in der ungemein fruchtbaren Gegend, wenn sie ihren eigenen Bedarf gedeckt haben, nicht wissen, was sie mit dem Überfluß an Himmelssegen beginnen sollen, und weil sie sich deshalb die Mühe des Erntens ersparen, während andere Teile des weiten Reiches und vor allem das vielfach getreidearme Ostsibirien vielleicht gleichzeitig unter Hungersnot leiden. Jetzt kann auch der ungeheure Holzreichtum der riesigen sibirischen Wälder ausgenützt werden, wenn Europa Holz braucht. Und endlich vermag man auch an eine rationelle Ausbeutung vieler sibirischen Minerallager zu denken.

Die Leistungsfähigkeit der bisher nur eingleisig ausgebauten Sibirischen Bahn wird natürlich wachsen, sobald der zweigleisige Ausbau von Tscheljabinsk bis Mandschuria beendet ist, den ein im Jahr 1908 der Duma vorgelegter Gesetzentwurf forderte und für den 377 Millionen Mark bewilligt wurden. Nach der Vollendung des zweiten Gleises soll, so hofft man,

die Reise von Paris nach Wladiwostok nur noch zehn, von London nach Schanghai (über Wladiwostok) sechzehn Tage dauern.

2. Die Amurbahn.

Von der außergewöhnlich großen strategischen Bedeutung der Sibirischen Bahn und der anderen russischen Bahnbauten in Ostasien war schon die Rede. Die Verhältnisse haben sich freilich seit dem Friedensschluß in einer für Rußland recht unbequemen Weise geändert. In Portsmouth hat Rußland außer seinem „Pachtgebiet" auf der Kwantung-Halbinsel auch den südlichen Teil der Südmandschurischen Bahn, bis zur Station Kwang-tschöng-tsu, an Japan abgetreten; außerdem verpflichteten sich beide Teile, die in der Mandschurei befindlichen Eisenbahnen nicht für ihre strategischen Maßnahmen zu benutzen. Steht nun auch diese Bestimmung für den Fall eines zweiten Krieges zwischen Rußland und Japan natürlich nur auf dem Papier, so ist sie doch für die russische Regierung nicht gerade bequem. Noch unangenehmer freilich mußte ihr der Übergang eines Teiles der Südmandschurischen Bahn an Japan sein, denn dieser Schienenstrang, dessen Anlage strategische Rücksichten der russischen Heeresleitung empfahlen, dient nun dem Feind und würde im Kriegsfall den Japanern nur allzusehr erleichtern, an die Chinesische Ostbahn heranzukommen und Wladiwostok und das Ussurigebiet abzusperren, zumal da die Japaner seit Jahren emsig bemüht sind, von den Häfen Koreas aus Eisenbahnlinien an die Südmandschurische Bahn heranzuführen. Z. B. ist von ihnen im September 1908 eine Bahn Fusan—Söul—Wiju—Mukden fertiggestellt worden.

Diese militärische Unsicherheit der Lage hat Rußland bestimmt, eine neue Bahnverbindung mit Wladiwostok anzustreben, die ausschließlich russisches Gebiet berühren soll. Man kam zu diesem Zweck auf das alte Projekt der Amurbahn als des Verbindungsgliedes zwischen der Transbaikal- und der Ussuribahn zurück. Natürlich hätte eine solche Bahn fast nur strategischen Wert; in Friedenszeiten wird der Verkehr von und

nach Wladiwostok die viel kürzere Linie der Chinesischen Ostbahn vorziehen. Wegen der ungenügenden Rentabilität (schon die Mandschurische Bahn arbeitet mit einem jährlichen Defizit von 17 Millionen Rubel) wollte sich auch kein Unternehmer zum Bau und Betrieb der Amurbahn bereit finden, obwohl die russische Regierung, wider ihre sonstige Gewohnheit, auch das Ausland zum Wettbewerb aufforderte. Da mußte also wieder der Staat eingreifen. Die revolutionäre Bewegung und der schlechte Zustand der Finanzen verzögerten den Bau; erst im November 1906 bewilligte der Ministerrat die Mittel. Den am 5. Juni 1907 vom Ministerrat gutgeheißenen Plan, die Amurbahn vom Endpunkt der Transbaikalbahn, Stretensk, zunächst durch das Schilkatal nach Petrowskaja und dann am Amur entlang über Blagoweschtschensk nach Chaborowsk zu führen, ließ man aus militärischen und finanziellen Gründen fallen. Die Bahn soll jetzt schon in Nertschinsk von der Transbaikalbahn durchs Nertschatal nordwärts abzweigen und etwa 150 Werst nördlich vom Schilka- und Amurtal nach Chaborowsk verlaufen, wobei sie außer verschiedenen Nebenflüssen des Amur auch das Chingan-Gebirge überwindet, Petrowskaja und Blagoweschtschensk rechts liegen läßt und den Hauptstrom vor Chaborowsk überhaupt nur an einer Stelle, bei Paschkowa, berührt.

Die Bahn wird zwar bei der Wahl der Abzweigung von Nertschinsk 44 Werst länger und auch entsprechend teurer werden, als wenn sie in Stretensk begänne, aber sie erscheint in diesem Verlauf doch in mancher Hinsicht vorteilhafter, vor allem strategisch gesicherter, und der Zar hat daher auch diese Route genehmigt. Das wichtige Blagoweschtschensk wird vermutlich durch eine Zweigbahn an die Hauptlinie der neuen Amurbahn angeschlossen werden; doch sind für den östlichen Teil der Amurbahn die endgültigen Baupläne noch nicht fertiggestellt. Die Kosten der 1884 Werst langen Bahn werden rund 375 Millionen Mark betragen. Der Westabschnitt bis zum Sejatal soll 1911, der Ostabschnitt bis Chaborowsk 1912 fertig sein. Die Bahn wird sogleich zwei Gleise erhalten.

Für und wider die Amurbahn ist in Rußland während der letzten Jahre mit außerordentlicher Energie gekämpft worden,

insbesondere in der Duma selbst, die schließlich den betreffenden Gesetzentwurf der Regierung mit 212 gegen 101 Stimmen annahm und damit in jedem Fall — man mag über den Wert der Amurbahn denken, wie man will — den Beweis geliefert hat, daß sie eine großzügige Politik zu treiben und weite Gesichtspunkte richtig zu erfassen vermag. Der gefährlichste und bedeutendste Gegner des Amurbahnprojektes war kein geringerer als Graf Witte, Rußlands großer Finanzmann und geschickter Friedensunterhändler von Portsmouth, der von jeher die politische Überzeugung gehegt hat, Rußland solle auf alle jenseits des Baikalsees gelegenen Ländergebiete verzichten und lieber seine anderen Aufgaben zu erfüllen suchen, worauf freilich Ministerpräsident Stolypin vor der Duma treffend und wirkungsvoll erwiderte: „Schlägt man dem russischen Doppeladler den Kopf ab, der nach Osten schaut, so bleibt nicht ein einköpfiger Adler, sondern eine Mißgestalt.“ Witte widersetzte sich im Reichsrat mit aller nur denkbaren Energie dem Plan der Amurbahn und führte bei dieser Gelegenheit folgendes aus:

> „Es geht mir und wohl auch den anderen wie jenem Gymnasiasten, der genau die Geschichte der Alten kennt, von der zeitgenössischen aber keine Ahnung hat. So steht es auch mit der Mandschureibahn. Wir wissen nur, daß sie gebaut wurde und daß eine entsetzliche Katastrophe folgte. Jetzt heißt es, wir müssen die Amurbahn bauen, um jene Katastrophe wieder gut zu machen. Nirgends aber gibt man uns feste Unterlagen, bestimmte Daten. Was eigentlich geschehen ist, bleibt unbekannt, kein Dokument ist veröffentlicht worden.“

Witte beurteilte den politischen und wirtschaftlichen Wert der Amurbahn äußerst pessimistisch und klagte bitter über den „blinden Patriotismus“ der Duma, der einem sinnlosen Unternehmen zugestimmt habe, ohne zunächst alle Möglichkeiten kühl zu erwägen, ohne zuvor genaue Unterlagen über die Kosten des Projektes, über die Wirkungen des Baues und die Aussichten der zu erschließenden Länderstrecken zu verlangen. Wittes düstere Prophezeiung, der Amur werde chine-

sisch werden und die Vorteile der kostspieligen Unternehmung würden gar nicht den Russen, sondern den fremden, östlichen Völkern zugute kommen, hat ja inzwischen allerdings eine drastische Illustration erfahren, einmal durch das massenhafte Zuströmen von Japanern und Chinesen ins Amurgebiet, seitdem der Bau der Amurbahn beschlossen worden ist, und weiterhin durch den Beschluß der chinesischen Regierung, auch ihrerseits eine Bahn zum Amur zu bauen, und zwar zwischen Tsitsikar (Zizikar), einer Station der chinesischen Ostbahn, und Aigun, das Blagoweschtschensk gegenüber auf der anderen Seite des Amur liegt. An sich würde dieser Plan, der schon lange erwogen worden ist, nichts besonders Auffallendes bieten; aber bezeichnend ist die große Geschäftigkeit, mit der die Chinesen an die Verwirklichung der Idee gehen, nachdem die russische Amurbahn gesichert ist, bezeichnend ist auch ihre feste Absicht, ihre chinesische Bahn unter allen Umständen schneller als die Russen die ihrige fertigzustellen.

Wittes Ansicht von dem Wert und der Zukunft der Amurbahn mag unter dem Gesichtswinkel seiner allgemeinen Abneigung gegen das pazifische Abenteuer Rußlands allzu düster gefärbt gewesen sein; daß sehr viel Beachtenswertes in den Ausführungen dieses weitsichtigen Staatsmannes steckt, daß vor allem seine Mahnung zur nüchternen Beurteilung und gründlichen Erwägung des ganzen Amurprojektes nahezu eine Selbstverständlichkeit ist, kann nicht geleugnet werden. Aber die patriotische Begeisterung, der Wunsch, eine strategisch gesicherte Verbindung mit dem Bollwerk im Osten, mit Wladiwostok, zu haben, fegte alle Bedenken der Schwarzseher hinweg. Stolypin selbst, ein überzeugter Befürworter der Amurbahn, beschwichtigte die Sorge der vor den hohen Kosten des Unternehmens zagenden Gemüter: „Frankreich hat 5 Milliarden aufgebracht als Kriegskontribution an die Sieger, Rußlands Kontribution sei die Amurbahn!“ Seine Versicherung: „Es handelt sich um eine große, nationale Tat“, gewann im Reichsrat und in der Duma die Oberhand: und so wird denn die Amurbahn gebaut werden!

Als sicher darf man annehmen, daß in vier bis fünf Jahren, wenn die Amurbahn fertig ist, von Chaborowsk aus, wo die Bahn vom Amurtal rechts abschwenkt und in die nach Wladiwostok führende Ussuri-Bahn übergeht, eine weitere Zweigbahn amurabwärts bis zur Mündung geführt werden wird, in deren Nähe die russische Hafenstadt und starke Festung Nikolajewsk liegt. Auch aus diesem noch unbedeutenden Ort kann, trotz seiner Lage an einer fast sechs Monate lang vereisten Flußmündung, im Lauf der Zeit etwas werden.

Ein endgültiges Urteil über den wahren politischen und wirtschaftlichen Wert aller dieser so heiß umstrittenen, neuen, großartigen Bahnbauten in Sibirien wird erst in später Zukunft möglich sein. Es ist ganz gewiß nicht unmöglich, daß diese Bahnen und insbesondere die Amurbahn, bei deren Bau übrigens auf das ausdrückliche Verlangen der Duma hin, nur russische Ingenieure, Beamte und Arbeiter beschäftigt und nur russische Materialien verwendet werden dürfen, doch noch, trotz aller schwarzen Prophezeiungen, dereinst eine große und segensreiche Bedeutung für das Zarenreich, auch neben dem rein strategischen Wert, zu erlangen vermögen. Wie die meisten Gebiete Sibiriens besitzt nämlich auch das Amurtal Naturalschätze aller Art, die aber bisher zum weitaus größten Teil unverwertet bleiben mußten, weil eben die Möglichkeit fehlte, sie billig und bequem zu transportieren und dem Welthandel zuzuführen. So ist der außerordentliche Fischreichtum des Amur bisher ohne nennenswerten Nutzen geblieben; das Vorkommen von Kohle, Eisen und Graphit in der Amurgegend, in der gewiß auch eine abbauwürdige Goldmenge zu finden ist, hat, wegen der schlechten Transportverhältnisse, noch keinen Unternehmer angelockt; der fruchtbare Boden, der ebenso gute Ernten verspricht, wie man sie in West- und Mittelsibirien vielfach erzielt, trägt heute nur wenig Getreide, weil man für die über den lokalen Bedarf hinausgehenden Mengen keine Verwendungsmöglichkeit hätte. Der Wasserweg genügt gegenwärtig nur für einen bescheidenen Frachtverkehr, obwohl der stattliche Amur und selbst der viel wasserärmere Schilka im Sommer eine ansehnliche Schiffahrt aufweist und

im Winter eine prachtvolle Schlittenstraße bietet. Auch zwei Landstraßen, welche die russische Regierung vor mehreren Jahren (von Stretensk nach Blagoweschtschensk und von Chabarowsk bis zur Stanize Michailo-Ssemenowskaja) anlegen ließ, tragen zur wirtschaftlichen Hebung des Amurdistriktes nur wenig bei. Alle Hoffnungen richten sich deshalb nun auf die Amurbahn!

3. Ein ununterbrochener Schienenweg Paris—New York (Sibirien—Alaska-Bahn).

Fast überall in Sibirien sind Mineralien, tierische Produkte, Getreide und Holz in ungeheuren Mengen zu ernten, zu erjagen und zu ergraben. Auch im Ausland verbreitet sich diese Erkenntnis immer mehr und zieht unternehmungslustige Männer in das zwar rauhe und eisig kalte, aber zu Unrecht vielfach als trostlos unwirtlich verschrieene Land. Viel eher kommt der Wahrheit eine andere Anschauung nahe, daß nämlich Sibirien, wenn nicht sein furchtbar strenges Klima wäre, vielleicht das reichste und gesegnetste Land der Erde sein würde. Da ist denn ein oft erörterter, neuerdings als ausführbar erkannter amerikanischer Riesenplan höchst beachtenswert, Amerika und Asien durch eine Bahn zu verbinden, die von der nördlichsten Station der Großen Sibirischen Bahn, Kansk, im Westen des Baikalsees, nach Nordosten abzweigen, über Jakutsk und durch Nordostsibirien nach der Tschuktschen-Halbinsel und der Beringstraße verlaufen, unter dieser Straße in einem Tunnel hingehen, Alaska und Brit.-Columbien durchqueren und endlich Anschluß an die transkontinentalen Bahnen Kanadas und der Vereinigten Staaten finden soll.

Damit wäre ein fortlaufender Schienenstrang durch Europa, Asien und Amerika hergestellt, so daß man von Paris nach New York ohne Unterbrechung in der Eisenbahn würde gelangen können! — Der Plan der Amerikaner erscheint auf den ersten Blick abenteuerlich, julesvernehaft. Die Bahn müßte ja in Sibirien durch beinahe menschenleere, unkultivierte Gebiete gehen, durch die Sumpflandschaften der un-

geheuren nordsibirischen Tundren, durch Gegenden, die klimatisch zu den ungünstigsten der ganzen Erde gehören; nahe bei Jakutsk, das von der Bahn berührt werden soll, in Werchojansk, liegt der Kältepol der Erde, wo das Thermometer im Winter gelegentlich auf unter —70° Celsius fällt, während im Sommer die Hitze bis zu fast +40° steigt; ferner führt die Bahntrasse durch das rauhe Stanowoj-Gebirge, das wegen seines fürchterlichen Klimas während des größten Teils des Jahres überhaupt nicht passierbar ist, und durch die Tschuktschen-Halbinsel, die klimatisch vielleicht noch ungünstiger gestellt ist als das seiner strengen Winter wegen berüchtigte Nachbarland Alaska. — Was erwartet man von einer solchen Bahn, der sich ein Reisender doch freiwillig kaum anvertrauen wird? Wie kann man hoffen, daß die 1100 Millionen Mark, auf die man den Bau der 7500 km langen Bahn und des riesenhaften Tunnels unter der Beringstraße veranschlagt, sich jemals auch nur annähernd rentieren werden? Und warum greifen die Russen nicht mit beiden Händen zu, wenn amerikanische Unternehmer, die mit französischen Interessenten liiert sind, solchen Bahnbau anbieten, der Rußland selbst keinen Pfennig bares Geld kosten soll?

Um diese Fragen zu beantworten, muß man bedenken, daß der Norden und besonders der Nordosten Sibiriens ein an Mineralien aller Art ungewöhnlich reiches Land ist und daß die Tschuktschen-Halbinsel wahrscheinlich noch mehr Gold birgt als Alaska. Am Oberlauf der Lena und des Jenissei, an der oberen Tunguska und am Witim wird heute schon viel Gold gewonnen, zwei Drittel der gesamten Jahresproduktion Rußlands, und diese Ausbeute läßt sich noch beträchtlich steigern. Am Unterlauf der Lena hat man ferner große Kupfer- und Kohlenlager entdeckt, die bisher nur aus Mangel an Transportmitteln nicht ausgebeutet werden konnten. Dazu kommt der unerschöpfliche Waldreichtum Sibiriens, dem in der gemäßigten Zone nur die Wälder Kanadas an Ausdehnung verglichen werden können.

Die einzige Bedingung nun, die den Russen von den Amerikanern gestellt wird, ist die Überlassung eines 24 km breiten Land-

streifens auf beiden Seiten der Bahn zur beliebigen Verwendung, auch zur bergmännischen Ausbeutung. Die Forderung scheint bescheiden: ein 24 km breiter Streifen eines zurzeit ganz wertlosen, unbenutzten Landgebietes als einzige Kompensation für einen Bahnbau von Milliardenwert. Doch die Amerikaner werden wissen, welche Schätze dort zu finden sind. Seit Jahren haben sie ihre Ingenieure zum Studium des Landes und zur Erforschung der „geeignetsten" Bahnlinie hinausgesandt; und wenn sie jetzt mit allen Mitteln danach streben, 1100 Millionen Mark für ein scheinbar hirnverbranntes Projekt hinauszuwerfen, so kennen sie sicher ganz genau den Gegenwert. Ein Eisenbahningenieur von Ruf, wie der Franzose de Lobel, hat die ganze Strecke bereist und hält die Schaffung der Bahn technisch für ausführbar. Eine viele tausend Kilometer lange Bahn und einen Unterseetunnel von geradezu märchenhaften Dimensionen baut man aber an der Grenze des Polarkreises natürlich nicht ins Blaue hinein. Daß vom Passagierverkehr auf absehbare Zeit hier nichts zu erwarten ist, weiß der Yankee genau; aber er möchte wohl gern noch einmal ein Geschäft machen wie bei der Erwerbung Alaskas, aus dem er jetzt in jedem Jahr allein an Gold mehr als den ganzen Kaufpreis herauswirtschaftet, der 1867 für die Überlassung des Landes an Rußland bezahlt wurde (7,2 Millionen Dollars). Ob Amerika mit dem Bau dieser transsibirischen Bahn vielleicht auch noch politische Absichten von derselben Art verfolgt, die es bei der Erwerbung der Philippinen hegte, sei dahingestellt. Die Möglichkeit einer wirtschaftlicher Invasion in Ostasien wäre mit höherem Preis nicht zu teuer bezahlt.

Finanziell scheint das Unternehmen gesichert zu sein. Außer amerikanischen Finanzgrößen steht die Bank von Frankreich dahinter, der Leiter der Russisch-chinesischen Bank in Peking, Herr Robert Barbier, ein Franzose, interessierte sich sehr dafür, und auch eine im Jahre 1901 mit einem Kapital von 50 Millionen Dollars zu Denver in Colorado zusammengetretene „Transalaskan Railway Company" hat den lebhaften Wunsch, daß die Bahn zwischen Asien und Amerika Tatsache werden möge.

In Rußland ahnt man aber wohl den wahren Beweggrund, der das amerikanisch-französische Konsortium zu seinem lockenden Anerbieten treibt, und vermutet mit Recht, daß die Überlassung des Landstreifens die einzige Sehnsucht der Konzessionäre ist. Deshalb steht man einstweilen, solange man die Größe des Gegenwertes nicht abzuschätzen vermag, dem Plan sehr kühl gegenüber. Im Sommer 1907 hat der Zar die Konzession rundweg verweigert. Trotzdem kann es natürlich noch zu einer Verständigung kommen.

Der interessanteste Teil dieser Sibirien—Alaskabahn wäre der Tunnel unter der Beringstraße. Die Verbindung zwischen den beiden größten Erdteilen könnte nur auf diese Weise ermöglicht werden, da die ungeheuren Eismassen, die in der Beringstraße im Spätherbst treiben, sowohl den Bau einer Eisenbahnbrücke wie einen Trajekt-Verkehr unmöglich erscheinen lassen. Ein solcher Tunnel unter dem Meer ist bisher, trotz wiederholter Ansätze, noch nirgends gebaut worden. Daß nun an der Grenze des Polarkreises, in unwirtlichster, kulturferner Gegend ein Unterseetunnel von nicht weniger als 60 km Länge als erster der Welt entstehen soll, ein Tunnel, der nur auf den beiden mitten in der Beringstraße gelegenen Diomedes-Inseln unterbrochen würde, zeigt, mit welcher Kühnheit die Amerikaner vorgehen (vgl. S. 283 f.).

4. Die Polar—Ural-Eisenbahn.

Die Sibirien—Alaskabahn hätte zweifellos mit den größten klimatischen Widerwärtigkeiten zu kämpfen. Doch würde sie den eigentlichen Polarkreis nirgends überschreiten oder erreichen (auf der Tschuktschen-Halbinsel käme sie ihm freilich sehr nahe). Man kann sie daher, streng genommen, noch nicht zu den eigentlichen arktischen Bahnen zählen, zu denen man doch, neben den kurzen Bahnlinien in Alaska, auch die bisher nördlichste Bahn der Erde, die Ofotenbahn in Norwegen, rechnen muß, obwohl diese klimatisch unendlich viel günstiger gestellt ist als die vorstehend beschriebene Bahn durch Nordostsibirien. Aber auch in Sibirien wird es voraussichtlich dem-

nächst eine rein arktische Bahn geben, die dann die nördlichste der Erde sein wird; denn wenn sie sich auch nirgends so weit nach Norden erstreckt wie die Ofotenbahn in ihrem einen Endpunkt Narvik, so liegt sie doch im Durchschnitt nördlicher und reicht, im Gegensatz zu jener, nirgends unter den Polarkreis hinab, da ihr östlichster und gleichzeitig südlichster Punkt Obdorsk eben gerade am Polarkreis liegt, der südlich am Ort vorbeistreicht.

Ein in Rußland sehr bekannter Großunternehmer, der Ingenieur v. Knorre, hat jüngst die Konzession zum Bau der oftmals in Aussicht genommenen „Polar—Ural-Eisenbahn" erhalten, die durch die nördlichsten Ausläufer des Ural einen Schienenweg von Pustozersk an der Mündung der Petschora nach Obdorsk an der Mündung des Ob bieten wird. Die ganze Bahnlinie ist nur 469 Werst (496 km) lang; daß sie bisher, obwohl sie seit Jahrzehnten geplant war, noch nicht gebaut worden ist, liegt an dem ungünstigen Klima und der schlechten Bodenbeschaffenheit der zu durchfahrenden Strecke. Sie würde nach und von den westsibirischen Städten einen Verkehr ermöglichen, der bis in die neuste Zeit kaum erreichbar schien. Alle Versuche, zu Schiff von den europäischen Meeren bis zur Mündung des Ob und des Jenissei und in die Ströme selbst hineinzugelangen, blieben lange erfolglos, weil der berüchtigte „Eiskeller" des Karischen Meeres jedes Fahrzeug festhielt, das an der sibirischen Küste gegen Osten vorzudringen trachtete. Da entdeckte man in den 70er Jahren (Nordenskjöld hatte das Hauptverdienst daran), daß diese Meeresteile, die man im Früh- und Hochsommer nicht zu passieren vermochte, im Spätsommer die Durchfahrt zu gestatten pflegen. Diese Wahrnehmung gab dem Schiffsverkehr von den nordeuropäischen Meeren nach dem Ob und Jenissei durchs Nördliche Eismeer in den letzten Jahrzehnten des vorigen Jahrhunderts eine gewisse Bedeutung. Seit 1899 hat er wieder nachgelassen; freilich waren hieran weniger klimatische Ursachen schuld als die russische Zollpolitik, die damals die früher zur Hebung dieses Verkehrs gewährte Zollfreiheit aller auf dem Seeweg in Nordsibirien eingeführten Waren wieder aufhob. Dadurch wurde die Fahrt

durchs Eismeer, die ohnehin durch ungewöhnlich hohe Seeversicherungskosten belastet war, unrentabel. Unter dieser Entwicklung der Dinge litten natürlich die sibirischen Handelszentren; und da überdies in manchen Jahren (z. B. 1905 und 1907) die Fahrt durchs Karische Meer doch recht schwierig und gefahrvoll war, kam man in Rußland auf den Gedanken, den sibirischen Handel im Gebiete des Ob und Irtysch, vielleicht auch des Jenissei durch den Bau mit Hilfe der Polar—Uraleisenbahn zu heben.

Die Schiffahrt bis zur Petschoramündung und speziell nach Pustozersk, dem Endpunkt der geplanten Bahn, ist von den europäischen Häfen aus meist nur vier Monate lang möglich. Im Vergleich mit dem direkten Seeweg nach der Mündung des Ob, der gewöhnlich nur anderthalb Monate lang offen und, weil die große Samojeden- oder Jalmal-Halbinsel davorliegt, sechsmal so lang wie die neue Bahnstrecke ist, wird also der Schienenweg sehr beträchtliche Vorzüge bieten. Der Schiffsverkehr auf dem Ob und seinem mächtigen Nebenfluß Irtysch aber ist, je nach der geographischen Breite, überall fünf bis acht Monate lang möglich und gerade in den großen Getreidegebieten am Oberlauf der beiden Flüsse besonders günstig gestellt. Der Weg zwischen Obdorsk an der Mündung des Ob und dem besonders wichtigen Handelszentrum Barnaul am oberen Ob ist 3000 Werst lang und wird von einem kräftigen Schleppdampfer, der 240 000 Pud Fracht zu schleppen hat, stromaufwärts in fünfzehn Tagen, stromabwärts in zwölf Tagen zurückgelegt. Selbst die Schiffahrt auf dem Jenissei wird von dem neuen, wichtigen Bahnweg Vorteil haben, da der Jenissei und der Ob durch einen schiffbaren Kanal miteinander verbunden sind, der zwischen zweien ihrer Nebenflüsse, dem Großen Kas und dem Ket, angelegt ist.

Die Endpunkte der Bahn sollen große Hafenanlagen erhalten, die mit dem Bahnbau selbst 40 Millionen Rubel kosten sollen. Im Verhältnis zu der wirtschaftlichen Bedeutung der Bahn würde diese Ausgabe gering sein. Natürlich würde die Polar—Uralbahn, wie die Amurbahn und die Sibirien—Alaskabahn, fast nur dem Güterverkehr dienen und deshalb zunächst wohl auch

nur während des kurzen sibirischen Sommers im Betrieb sein, zumal da im Winter schon allein die gewaltigen Schneemassen jener Gegenden, wo der Erdboden übrigens nahezu während des ganzen Jahres gefroren ist, den Bahnbetrieb häufig unmöglich machen.

Ob die Polar—Ural-Eisenbahn genau in der vorstehend skizzierten und in der Karte 6 (Seite 73) eingezeichneten Weise zur Ausführung gelangen wird, ist zunächst, trotz der bereits erteilten Baukonzession, noch nicht sicher entschieden. Die Stadtverwaltung von Archangelsk hat nämlich den Antrag gestellt, man möchte statt der Bahn Pustozersk—Obdorsk lieber eine südlicher verlaufende Parallelbahn schaffen, die von Archangelsk über Ust-Uchta nach Sibirien hineinführen und den Ob an seinem westlichsten Punkt, in der Gegend von Tschemaschewskoje, unter 63° n. Br. erreichen soll. Der Vorschlag hat zweifellos sehr viel für sich, erregte aber hier und da auch wieder Bedenken, weil der von Archangelsk bezeichnete Endpunkt am Ob inmitten einer unbewohnten Einöde liegt, so daß man ihm schwerlich die Bezeichnung als „natürlicher Stapelplatz für Güter" zugestehen kann. Deswegen ist der Gegenvorschlag gemacht worden, die Bahn noch einige hundert Kilometer weiter südlich, in der Nähe von Ssamarowskoje, enden zu lassen, wo der Irtysch sich in den Ob ergießt. Demgemäß sollte dann die Bahn nach Archangelsk, statt über Ust-Uchta, weiter südlich über Kotlas oder Jarensk verlaufen.

Auf diese Weise würde also ein völlig neuer Plan an die Stelle des Projekts der Polar—Uralbahn treten, ein Plan, bei dem von einer Erreichung und Überschreitung des Polarkreises durch den Schienenweg an keiner Stelle mehr die Rede sein kann. Daß der Vorschlag der Stadtverwaltung von Archangelsk in mehrfacher Hinsicht vor der Pustozersk—Obdorskbahn den Vorzug verdient, liegt auf der Hand. Archangelsk ist von den großen europäischen Häfen viel leichter und schneller erreichbar als das entlegene Pustozersk, und auch der südlicher als Obdorsk gelegene östliche Endpunkt am Ob gestattet während einer längeren Zeit des Jahres

einen Schiffsverkehr mit den Getreidegegenden des Ob und Irtysch, die überdies viel bequemer und rascher erreichbar wären. Andererseits würde eine von Archangelsk ausgehende Bahn ganz beträchlich länger und entsprechend teurer sein, als die in Pustozersk beginnende Linie, obwohl auch sie günstigstenfalls nur 6 Monate im Jahre benutzbar sein würde. Da nun aber aus den angeführten Gründen ein Bahnbau in diesen unwirtlichen Teilen der Erde wegen der kurzen, jährlichen Betriebsmöglichkeit ohnehin wirtschaftlich auf schwachen Füßen steht, würde eine Erfüllung des von der Stadtverwaltung in Archangelsk ausgesprochenen Wunsches ein großes finanzielles Risiko in sich schließen. Die endgültige Entscheidung, auf welchem Wege die geplante Bahn vom nordeuropäischen Meer zum Ob gebaut werden wird, steht daher einstweilen noch aus.

Das mittelasiatische Bahnnetz Rußlands.

(Hierzu eine Karte auf Seite 101.)

Den Grundton in der gesamten Politik des Zarenreiches bildet seit Jahrzehnten der Zug zum offenen Meer. Schon in früheren Zeiten war es für jedes Volk, das eifrige Handelsbeziehungen anstrebte, eine selbstverständliche Voraussetzung für eine in überseeische Länder gerichtete Wirtschaftspolitik, daß es gute, eisfreie Häfen am offenen Meer besaß. In unseren Tagen, wo die wirtschaftlichen Interessen der europäischen Völker immer häufiger und zahlreicher in überseeische Länder übergreifen, wo die Gesichtskreise der Handelsbeziehungen wie auch des politischen Lebens sich unablässig erweitern, wo das Kolonialwesen sich zu einer nie geahnten Blüte, ja zu einer fast vitalen Frage für jede Großmacht im Konzert der Völker entfaltet, da ist die Möglichkeit einer raschen und unbehinderten Erreichbarkeit der großen Verkehrsstraßen auf dem Weltmeer mit einer nationalen Handels- und Kriegsflotte eine Frage von fundamentaler Wichtigkeit geworden, und ein Land, das nicht über gute Häfen und kurze, ungehinderte Zufahrtsstraßen von den Häfen zu den Ozeanen verfügt, gerät in einen Nachteil, der seiner ganzen Machtstellung unter den Nationen höchst gefährlich zu werden vermag.

Rußland befindet sich nun in dieser Hinsicht in einer ganz ausnehmend ungünstigen Lage. Kein andres Reich der Welt besitzt eine auch nur entfernt so riesenhaft ausgedehnte Küstenlinie wie Rußland; fünf Meere bespülen das Zarenreich, und dennoch hat das ganze ungeheure Land keinen einzigen Hafen aufzuweisen, der auch nur bescheidenen Ansprüchen voll zu genügen vermag. Im Norden unterbinden die gewaltigen Eismauern des arktischen Gebietes einer Küste von Tausenden von Kilometern Länge die wirtschaftliche und

strategische Verwendbarkeit, im Westen und im Süden sind die angrenzenden Meere, die Ostsee, das Schwarze und das Kaspische Meer, nichts anderes als ungeheure Binnenseen, denn wenn auch die Ostsee und das Schwarze Meer diese Bezeichnung nicht im strengen, geographischen Sinne des Wortes verdienen mögen, so sind sie doch in Wirklichkeit kaum anders zu bewerten, und ihre langen, engen, leicht überwach- und sperrbaren Zufahrtsstraßen zum freien Weltmeer sind auch dort, wo sie nicht, wie im Bosporus, durch Verträge unpassierbar gemacht worden sind, für ein Volk, das auf dem Meere und jenseits der Meere ein Wort mitzusprechen wünscht, eine unerträgliche Fessel seiner Bewegungsfreiheit.

Im Osten hingegen, wo das russische Reich zwar schon seit der Mitte des 17. Jahrhunderts an den Stillen Ozean mit der Tschuktschen-Halbinsel und Kamschatka angrenzte, wo es aber erst durch den Pekinger Vertrag vom 14. November 1860 auch die südlichen Küstenstriche längs des Ochotskischen Meeres und weiter bis nach Wladiwostok hinab zugesprochen erhielt, vereinigen sich eine teilweise Blockierung durch Eismassen und eine teilweise Ungunst der Zugangsstraßen, in Verbindung mit der ungeheuren Entfernung der Küste von den Stätten, wo die Regierungs-Zentralgewalt ansässig ist, zu einem Effekt, der in der Gesamtwirkung abermals auf eine ziemlich vollständige Wertlosmachung der Küste hinausläuft. Der nördliche Teil der Ostküste grenzt zwar zum großen Teil an den offenen Ozean, ist aber, ähnlich wie die ganze Nordküste, fast unausgesetzt vom Eise belagert und weist nebenbei ein Klima auf, das zu den allerunerträglichsten auf der ganzen Erde gehört. Im südlichen Teil der Ostküste finden sich zwar gute Häfen, Wladiwostok und Nikolajewsk, die auch wenigstens während eines großen Teiles des Jahres völlig eisfrei sind, aber sie befinden sich wieder — ganz abgesehen von der nicht dauernden Eisfreiheit — am Rande zweier Meeresbecken, des Japanischen und des Ochotskischen Meeres, deren Zugangsstraßen eng sind und von Rußland nicht beherrscht werden. Hat sich doch Wladiwostok, das seit 1872 Rußlands Haupthafen im Osten ist, nachdem vorher das nördlicher gelegene

Nikolajewsk diese Rolle gespielt hatte, gerade in dieser Hinsicht während des letzten russisch-japanischen Krieges als sehr unbrauchbar erwiesen — die Katastrophe von Tsuschima war ja eine direkte Folge der leichten Sperrbarkeit aller ins Japanische Meer führenden Zugangsstraßen!

Die merkwürdige Ungunst der natürlichen Verhältnisse, welche mit allen nur denkbaren Mitteln den russischen Koloß trotz seiner beispiellos umfangreichen Küste vom freien Meere abzuschneiden erfolgreich bemüht sind, veranlaßte im Jahre 1897 bekanntlich die russische Regierung zu einem Gewaltstreich. Nachdem alle anderen Bemühungen, zum freien Meere vorzudringen, erfolglos geblieben waren, suchte man der unerträglichen Situation damals durch ein keckes Zerhauen des Knotens ein Ende zu machen: Rußland nahm im Dezember 1897 Besitz von einem guten chinesischen Hafen, dem auf der Halbinsel Kwantung gelegenen Port Arthur, das schon die Japaner im Kriege gegen China erobert (24. November 1894) und im Frieden von Schimonoseki (17. April 1895) von China erworben hatten, das sie aber alsdann auf den vereinigten Einspruch Rußlands, Deutschlands und Frankreichs (23. April 1895) hatten an China zurückgeben müssen. Nun bemächtigte sich Rußland des überaus wertvollen Hafens und gleichzeitig der ganzen Halbinsel Kwantung, eines Gebietes von 3170 qkm, das ihm am 27. März 1898 von China förmlich abgetreten wurde. Port Arthur konnte ihm die Erfüllung seines jahrhundertelangen Wunsches sein: es war ein während des ganzen Jahres eisfreier, vortrefflicher Hafen mit ungehindertem Zugang zum offenen Ozean. — Der ungeheuren Anstrengungen ungeachtet, diesen kostbaren Erwerb für alle Zeiten zu sichern und zu behaupten und den Hafen Port Arthurs zu einem mächtigen, unbezwinglichen Bollwerk der russischen Machtstellung in Ostasien zu gestalten, mußte Rußland bekanntlich den kaum genommenen Besitz nach furchtbar blutigen Kämpfen den Japanern überlassen, und seit dem 2. Januar 1905 ist es abermals ohne den ersehnten eisfreien Hafen am offenen Ozean!

Dem Verhängnis zum Trotz, das seine Hoffnungen auf einen derartigen Hafen bisher stets so grausam enttäuschte,

wird Rußland auch fernerhin nach Mitteln und Wegen suchen, um irgendwie das alte Ideal seiner Politik nochmals, und zwar mit besserer Dauer des Erfolges, zu verwirklichen. Es wird darnach suchen, denn es muß! Rußland ist in seiner wirtschaftlichen und politischen Zukunft von dem Besitz eines solchen Hafens in allzu hohem Grade abhängig, als daß es nicht mit allen Mitteln, mit Güte, List oder Gewalt, immer aufs neue eine Verwirklichung seiner Hoffnungen anstreben müßte. Die einschneidende Bedeutung dieser Lebensfrage für die russische Nation wird von Jahrzehnt zu Jahrzehnt deutlicher fühlbar werden, und Rußland würde politischen Selbstmord begehen, wenn es jemals seinen Wunsch freiwillig fahren lassen und nicht immer wieder Geld und Blut an die Erfüllung seines Traumes wagen würde. Rußlands Streben nach einem eisfreien Hafen bedeutet auch künftighin die dauernde Gefährdung des Friedens in Ostasien und muß, wenn nicht alles täuscht, in absehbarer Zeit zu einem zweiten, verzweifelten Ringen mit Japan führen, das ein noch großartigeres Schauspiel werden dürfte, als es der gewaltige Krieg von 1904/05 bereits war.

Gleichzeitig aber ziehen sich noch in einem anderen alten Wetterwinkel der Weltpolitik die Wolken fast noch drohender, wenn auch langsamer, als in Ostasien zusammen, und es bereitet sich hier seit Jahrzehnten ein Zusammenprall vor, welcher dereinst zu den großartigsten kriegerischen Ereignissen der Weltgeschichte gezählt werden dürfte. Noch haben sich in Mittelasien und an den indischen Randgebieten die beiden Großmächte Rußland und England nicht in offener Feindschaft gegenüber gestanden; aber seit sieben Jahrzehnten ist das Verhängnis in unablässigem, wenn auch äußerst langsamen, für den Nichteingeweihten kaum merklichen Lauf. Die Grenzen der beiden Großmächte rücken einander näher und näher und sind in der Gegend des Pamir heute nur noch wenige Kilometer voneinander entfernt; die Explosion des Pulverfasses ist nur eine Frage der Zeit, und dann wird sich das große Problem entscheiden, ob Rußland seine alte Absicht, sich bis zum Indischen Ozean auszudehnen, auch gegen Englands Willen durchzusetzen vermag und ob ihm die Gunst des Schick-

sals hier im Süden oder im Südwesten des asiatischen Erdteils holder ist als in Ostasien.

Überblickt man die Geschichte der russischen, südwärts gerichteten Expansionsbestrebungen in Asien während der letzten Jahrzehnte, so kann man diesem zielbewußten, energischen Vorgehen, dieser an britische Vorbilder gemahnenden Zähigkeit und Rücksichtslosigkeit des Handelns die Bewunderung nicht versagen. Unaufhaltsam schiebt Rußland seine Südgrenze nach dem Indischen Ozean vor, und seinen jahrzehntelangen, heißen Kämpfen und Anstrengungen würde jede logische Entwicklung, jeder einheitliche Plan abgesprochen werden müssen, wenn man glaubt, daß es sich mit dem jetzt Erreichten begnügen werde und begnügen könne. Welche wundervolle Folgerichtigkeit liegt in dem bisherigen Vorgehen Rußlands! Sicherlich ging dabei stets Gewalt vor Recht, aber in Fragen nationaler Notwendigkeit hat nun einmal von jeher die Stimme des Rechtes und der Moral zu schweigen. — Seit den Friedensschlüssen von Gulistan (12. Oktober 1813) und von Turkmantschai (22. Februar 1828), in dem das Zarenreich mehrere Teile von Persien am Kaspischen Meer und in Hocharmenien an sich riß, sind Rußlands Absichten, sein Herrschaftsgebiet in Asien südwärts auszudehnen, deutlich zu erkennen; nach dem unglücklichen Krimkrieg und dem Scheitern der damaligen Expansionspolitik am Schwarzen Meer nimmt die Bewegung bestimmtere Formen an: 1861 assimiliert sich Rußland das Gebiet von Dschulek am Syr Darja, 1862 das obere Tschugebiet, 1864 das nördliche Kokan, 1865 das bis dahin unter dem Schutze des Chans von Buchara stehende Taschkent, 1866 Chodschent und das übrige Land des heutigen russischen General-Gouvernements Turkestan, 1868 die Gebirgsgegenden am Issykkul und Naryn und das westliche Serawschan mit dem wichtigen Samarkand, der alten Hauptstadt des Welteroberers Timurlenk. 1869 wurden Krassnowodsk am Kaspischen Meer und das ganze West-Turkestan russisch, 1870 das östliche Serawschan, 1875 wurde das Chanat Kokan nach einem unglücklich geführten Kriege aufgelöst und in die russische Provinz Ferghana verwandelt, die

wegen ihres reichen Baumwollbaus ein sehr wertvoller Besitz geworden ist, 1881 mußte sich das tapfere Räubervolk der Tekke-Turkmenen trotz hartnäckigsten Widerstandes unterwerfen, nachdem Gök-Tepe von Skobelew erstürmt worden war (12./24. Januar 1881), und gleichzeitig ließ sich Rußland von China den westlichen Teil des Kuldscha-Beckens abtreten, wofür es das seit 1871 besetzte Ilital mit dem wichtigen Kuldscha an China zurückgab. Auch gegen Persien schob Rußland seine Posten langsam und unmerklich bis zur persischen Festung Serachs vor; am 11. Februar 1884 mußten sich die Murghab-Turkmenen unter die russische Herrschaft beugen, und ihr Gebiet mit der Hauptstadt Merw, der alten „Königin der Welt", wurde russisch. 1885 erfolgte ein Zusammenstoß des Zarenreiches mit Afghanistan, der nach einem vorausgegangenen Gefecht vom 18. Mai zur Besetzung von Kuschk führte, und im Juli 1887 erhielt Rußland durch Vertrag Kuschk und das ganze Murghabtal mit der Landschaft Badhgis von Afghanistan abgetreten, obwohl sich England und Rußland in den Noten des Lord Granville vom 17. Oktober 1872 und des Fürsten Gortschakow vom 31. Januar 1873 über die künftigen Grenzen des Pufferstaates Afghanistan genau verständigt hatten. 1891 erhob Rußland Anspruch auf das Pamirgebiet, das an sich als ödes Hochland wenig Wert besaß, aber militärisch von höchster Bedeutung war. Gegen Englands Willen, welches das strittige Gebiet als chinesisches und afghanisches Territorium ansprach, setzte Rußland seine Absicht fast vollständig durch und erhielt im Vertrag vom 11. März 1895 das „Dach der Welt" zugesprochen, mit Ausnahme eines schmalen, am Fuße des Hindukusch sich entlangziehenden Streifens, der afghanisch geblieben ist und nun allein noch Britisch-Indien von Russisch-Zentralasien scheidet. In vierthalb Jahrzehnten hatte Rußland sich somit in Mittelasien ein Gebiet angegliedert, das den Umfang von Deutschland, Frankreich, Österreich-Ungarn und Dänemark zusammen aufweist — wer mag da glauben, daß Rußlands Polypenarme nunmehr innehalten werden, bevor sie das letzte Ziel, den südlichen Ozean, erfaßt haben?

Mit steigender Besorgnis hat England die russischen Fortschritte in Mittelasien verfolgt. Ist auch ein kriegerischer Zusammenstoß noch vermieden worden, so schien doch bereits zu wiederholten Malen ein Appell an die Entscheidung der Waffen unvermeidlich. War es doch schon vor sieben Jahrzehnten kein bloßer Zufall, daß 1837/38, bei der Belagerung Herats durch die Perser, die allerdings stark operettenhaft anmutende Belagerung durch einen russischen, die Verteidigung hingegen durch einen englischen Offizier geleitet wurde. 1878, zur Zeit des russisch-türkischen Krieges, und dann wieder 1885, als Rußland von Afghanistan die Abtretung des Pendjdehgebietes forderte, schien die Auseinandersetzung zwischen Rußland und England nahe bevorstehend, so nahe, daß 1885 das englische Parlament bereits 11 Millionen Pfund für die Kriegsvorbereitungen bewilligte! Der durch den Vertrag vom 22. Juli 1887 noch einmal beschwichtigte Sturm schien dann in den 90er Jahren gelegentlich des Pamirstreites aufs neue ausbrechen zu wollen, wo sogar eine russische Truppenabteilung bereits den Hindukusch überschritt (1891), doch erfolgte 1895 nochmals eine friedliche Verständigung. Englands Erweiterungen seiner Nordgrenze in Indien (Erwerbung von Quetta 1883, Schaffung der Provinzen Britisch-Belutschistan 1887 und der Nordwest-Provinz 1901) galten in der Hauptsache der Paralysierung der russischen Erfolge und der Sicherung der indischen Herrschaft gegen Norden, ebenso die Erbauung der beiden durch Britisch-Belutschistan bis an die afghanische Grenze nach New Chaman vorgetriebenen Bahnlinien und vor allem die Durchbrechung des Grenzgebirges Chodscha Amrum in einem gewaltigen Tunnel, der lediglich den Zweck hat, eine rasche Weiterführung der britischen Sind-Pischin-Bahn auf afghanisches Gebiet bis nach Kandahar vorzubereiten, um einen etwaigen Vorstoß der Russen von ihrer Grenzstation Kuschk nach dem nur noch 100 km entfernten Herat sogleich mit einer Besetzung Kandahars beantworten zu können.

Mit Gewehr bei Fuß stehen sich also seit geraumer Zeit die beiden europäischen Großmächte längs der Grenzen von Afghanistan und Persien gegenüber. Rußland ist in der Offen-

sive, wenn auch zunächst nur in einer friedlichen Offensive, England in der Defensive. Aber Rußland hat Zeit zu einer umfassenden, vorbereitenden Maulwurfsarbeit, und es sucht in aller Gemächlichkeit seine Chancen so günstig wie möglich zu gestalten und die erworbenen Ländergebiete in Mittelasien nicht nur wirtschaftlich zu entwickeln, sondern auch strategisch zu sichern und bestens auszuwerten.

Sein vornehmstes Mittel bei diesem Beginnen ist die Schaffung des großartigen Bahnnetzes in Mittelasien, dessen Ausbau zurzeit noch in voller Entwickelung begriffen ist, nachdem die bedeutendsten und wichtigsten Teile davon bereits in den letzten Jahrzehnten zur Ausführung gelangt sind. — Diese Bahnen stellen zurzeit die für Rußlands politische Interessen wichtigste und die für Englands Machtstellung in Südasien gefährlichste Waffe dar. Selbstverständlich konnte selbst der sonst nahezu allmächtige Einfluß Englands nicht hindern, daß Rußland auf seinem eigenen Grund und Boden Bahnen nach seinem eigenen Belieben baute; um so eifriger aber ist er nun am Werke, wenigstens jedes Vorschieben der Schienenstränge über die russisch-afghanische und auch russisch-persische Grenze hinaus zu verhüten. Die friedlichen Interessen der Kulturmenschheit und die strategischen Interessen der mächtigsten Nationen stehen hier in einem sehr bemerkenswerten, auffälligen Gegensatz. Es liegt auf der Hand, daß es für den Reise- und Handelsverkehr der Europäer von ungeheurer Bedeutung sein müßte, wenn es möglich wäre, einen ununterbrochenen Schienenweg zwischen Europa und Vorderindien zu schaffen, wie er vorhanden wäre, wenn man die gegenwärtig nur noch 650 km voneinander entfernten letzten Ausläufer der russisch-mittelasiatischen und der englisch-indischen Bahnen in Kuschk und New Chaman oder auch weiter östlich in Andischan und Peschawar miteinander verbinden würde. Technisch wäre ein solcher Anschluß herstellbar, denn wenn auch der Bahnbau nicht einfach sein würde, so wären doch die Schwierigkeiten keinesfalls unüberwindlich, selbst nicht auf der Strecke Andischan—Peschawar, wo der gewaltige Hindukusch bezwungen werden müßte, während auf der westlichen Linie

Kuschk—New Chaman das nordiranische Gebirgsland sich beträchtlich erniedrigt. Eine solche Bahnverbindung, die einen ganz neuen und überaus wertvollen Weg des Weltverkehrs zwischen Europa und Vorderindien schaffen würde, wäre bei ihrer ungeheuren Bedeutung auch sicherlich längst hergestellt worden, wenn nicht gerade England in Indien herrschen würde. Aber Englands Interessen müßten sowohl in wirtschaftlicher Beziehung — wegen der Bedeutung des Suezkanals und der Beherrschung der Schiffahrt, die durch jene Bahnlinie empfindlich beeinträchtigt würde — als vor allem auch in strategischer Hinsicht gefährlich bedroht werden, wenn von Indien nach Turkestan und nach dem Transkaspischen Gebiet durch Afghanistan hindurch ein bequemer Schienenweg führen würde. Eine solche Bahn würde Rußland in die Lage setzen, binnen 10 Tagen Truppenmassen nach Indien hineinzuwerfen, während England eine Frist von vollen 30 Tagen benötigen würde, um aus dem Mutterland auf dem Seewege Verstärkungen nach Nordindien zu schaffen. Englands Widerstand gegen eine Bahndurchquerung Afghanistans ist daher vollauf begreiflich und findet übrigens bei dem gegenwärtigen Emir dieses Landes, Habib Ullah, vollste Unterstützung, der durchaus richtig erkannt hat, daß die Unabhängigkeit seines Landes rasch ernstlich in Frage gestellt sein würde, sobald er dem modernen „Kultur"-Pionier Eisenbahn gestatten würde, in sein Reich einzudringen. England wünscht also die Bahnen in Afghanistan nicht, damit den Russen kein Trumpf in die Hand gespielt werde, und der Emir will gleichfalls davon nichts wissen, weil er sowohl die Russen wie die Engländer zu fürchten Ursache hat. Selbstverständlich wäre der Widerstand des Emirs gegen die Eisenbahnen eine quantité négligeable, sobald Englands Politik einmal die Herstellung afghanischer Bahnen befürworten sollte.

In England selbst hat die Idee eines Anschlusses der russisch-mittelasiatischen an die britisch-indischen Bahnen durch Afghanistan hindurch autoritative Fürsprecher gefunden. So richtete im englischen Unterhaus das Parlamentsmitglied Maclean am 11. April 1899 die Anfrage an die Regierung, ob nicht

wegen der Schaffung eines solchen Schienenwegs, der die Post von Bombay binnen neun, von Calcutta binnen zehn Tagen nach London zu befördern gestatten würde, Unterhandlungen mit Rußland angeknüpft werden könnten. Der erste Lord des Schatzes, Balfour, aber gab eine im Februar 1900 auf Grund einer erneuten Anfrage Macleans von ihm nochmals wiederholte Erwiderung, die einer strikten Absage gleichkam; eine derartige Angelegenheit müsse auf einer breiteren Grundlage entschieden werden, und er könne über die Politik der Regierung keinerlei Mitteilungen machen. Damit dürfte auf absehbare Zeit der Plan einer Überlandlinie zwischen Europa und Indien aus rein politischen und strategischen Rücksichten heraus nachdrücklich vereitelt sein, und die auch ohnedies noch hohe wirtschaftliche Bedeutung des mittelasiatischen Bahnnetzes Rußland wird sich zu ihrer letzten und höchsten Blüte einstweilen nicht entfalten können.

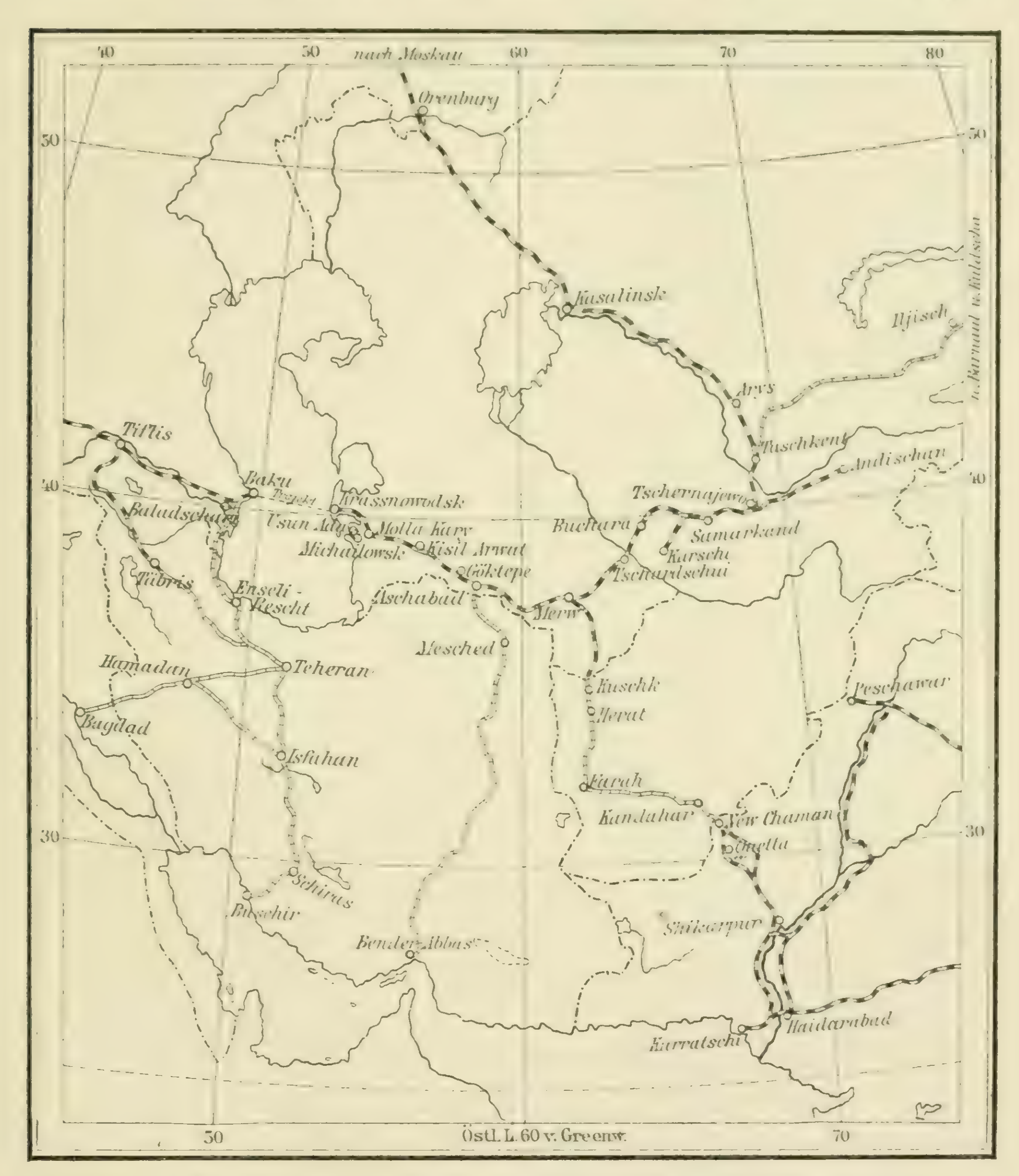
1. Die Transkaspische Bahn.

Das russische Bahnnetz in Mittelasien galt bisher vorwiegend politischen und militärischen Interessen, und gerade die allerersten, sehr bescheidenen Anfänge stellten ausschließlich eine strategische Maßnahme von ganz aktueller Bedeutung dar. Um nämlich den höchst schwierigen Feldzug gegen die Tekke-Turkmenen zu unterstützen, entschloß man sich 1880 auf das Drängen des Oberkommandierenden, des Generals Skobelew, zum Bau einer Bahn vom Kaspischen Meer durch die Wüste zur Oase Achal Tekke. Die Bahnlinie begann in Michailowsk, am Ostende der vom Kaspischen Meer im Südosten abzweigenden Michael-Bucht. Der vom General Annenkow geleitete Bahnbau in der völlig wasser- und baumlosen Wüste bot ganz außerordentliche Schwierigkeiten, auch technischer Art, da die Schwellen und Schienen in dem lockeren Wüstensand keinen Halt fanden, so daß man schließlich gezwungen war, überall den Sand zunächst mit einem Gemisch aus Lehm und Seewasser zu begießen, um ihm den nötigen Halt zu verschaffen. Der Bau der Bahn nach Achal Tekke und

die nach der Unterwerfung der Tekke (9. April 1881) in Angriff genommene Weiterführung der Linie nach Kisil-Arwat machten von allen Teilen des heutigen mittelasiatischen Bahnnetzes die weitaus größten Schwierigkeiten. Nach der Unterwerfung der Merw-Turkmenen und Einverleibung ihrer Hauptstadt Merw begannen die Russen im Mai 1885 die bis dahin 231,5 km lange Bahn nach Merw zu verlängern. Im Juli 1886 wurde der Betrieb bis Merw, am 13. Dezember 1886 bis Tschardschui, am 27. Mai 1888, jedoch unter Offenbleiben einer Lücke über den breiten Amu Darja, bis Samarkand eröffnet, womit die Gesamtlänge der Bahn auf 1509 km stieg. Inzwischen stellte es sich aber heraus, daß die größeren Schiffe, die den Anschluß der Bahn vom Ausgangspunkt Michailowsk über das Kaspische Meer an die in Baku endenden europäischen Bahnen zu vermitteln hatten, die seichte Michael-Bucht nur sehr schwer oder gar nicht passieren konnten. Deshalb verlängerte man die Bahn von Michailowsk bis nach Usun Ada am Westende der Bucht. Doch auch hier, am freien Meer, ließ sich eine Landung der Schiffe nur mit sehr umfangreichen und kostspieligen Baggerarbeiten auf die Dauer aufrecht erhalten. So entschloß man sich denn 1894, die wichtige Linie, die noch bis 1899 offiziell „Transkaspische Militärbahn" hieß, weiter nördlich, in dem wesentlich günstiger gelegenen Krassnowdsk beginnen zu lassen, das nun bis 1905 den alleinigen Durchgangspunkt des von Europa kommenden und nach Europa gehenden Verkehrs von Russisch-Turkestan bildete. Der Anschluß an die alte Linie wurde von Krassnowodsk aus bei der Station Molle Kara erreicht. Am 27. Oktober 1896 wurde diese neue Anschlußlinie dem Betrieb übergeben.

Etwa gleichzeitig erfolgte eine beträchtliche Erweiterung der Bahnanschlüsse im Osten. Am 8. Juni 1895 ordnete ein kaiserliches Etikt den Weiterbau der Transkaspischen Bahn über Samarkand nach Taschkent (354 km) nebst einer Zweigbahn Tschernajewo—Andischan (326 km) an, und ein weiteres Edikt vom 7. September 1896 befahl die Herstellung einer neuen nur militärisch wichtigen Zweigbahn von Merw nach Kuschk, der sogenannten „Murghabbahn", womit die afghanische Grenze

erreicht und das 1887 von Afghanistan zwangsweise an Rußland abgetretene Gebiet um Kuschk strategisch gesichert wurde. Diese 312,6 km lange Bahn wurde im Dezember 1898



Karte 7. Mittelasiatische Bahnen und Bahnprojekte.

Fertige Bahnen. Geplante Bahnen.

eröffnet. Die Lücke am Amu-Darja wurde weiterhin mit Hilfe einer riesigen, insgesamt 1700 m langen Eisenbahnbrücke ausgefüllt, die in 25 je 64 m breiten Bogen den Strom über-

windet und deren Bau am 29. Oktober 1898 begonnen, am 8. Juni 1901 beendet wurde. Es ist dies die größte Brücke in ganz Rußland.

Es ist selbstverständlich, daß alle die genannten Bahnbauten nicht etwa ausschließlich militärischen Rücksichten ihre Existenz verdanken. Die Fruchtbarkeit des mitten in lauter Wüsten- und öde Gebirgsländer eingeschobenen, zum Teil dichtbevölkerten Streifens zwischen den oberen Flußläufen des Syr Darja, Amu Darja, Pändj und Tschu forderte dringend auch eine rein-wirtschaftliche Aufschließung durch eine Bahnlinie. Die Bahn vom Kaspischen Meer bis Taschkent hat denn auch, nachdem sie ihren ausschließlich militärischen Charakter abgelegt hatte, trotz gelegentlicher schwerer Beschädigung durch Überschwemmungen und Erdbeben, eine rasch steigende Bedeutung für Handel und Verkehr gewonnen. So beförderte sie schon im Jahre 1900 allein über 700 000 Passagiere.

2. Die Orenburg—Taschkent-Bahn.

Der Wert des russischen Bahnnetzes in Mittelasien ist jedoch in neuester Zeit noch beträchtlich gesteigert worden, seitdem Rußland auch aus den nördlicheren Teilen des europäischen Reiches, von Orenburg her, in ziemlich gerader Verlängerung der Richtung Moskau—Orenburg eine direkte Bahn nach Taschkent geführt und somit nunmehr Russisch-Turkestan auf zwei Wegen mittels Schienenwegen erreichbar gemacht hat. Die neue Orenburg—Taschkent-Bahn ist 1852 km lang und wendet sich zunächst von Orenburg dem Aralsee zu, nach Kasalinsk, um später parallel dem rechten Ufer des Syr-Darja bis nach Taschkent zu verlaufen, das gegenwärtig als Stadt von über 150 000 Einwohnern und Eisenbahnknotenpunkt von Mittelasien die wichtigste Stadt in diesen Ländergebieten und die Erbin der alten Bedeutung von Samarkand und Merw geworden ist. Die neue Bahn erschließt dem Weltverkehr ein Gebiet, das eines lebhaften Handels und voraussichtlich auch einer ergiebigen bergbaulichen Ausbeutung fähig sein wird. Strategisch ist sie besonders deshalb höchst wichtig,

weil sie eine direkte Verbindung zwischen dem Regierungssitz und den Hauptstädten des russischen Reiches mit Turkestan darbietet und weil eine etwaige Truppenbeförderung nicht durch die zeitraubende und umständliche Seefahrt über das Kaspische Meer hinweg aufgehalten werden würde. Daß auch der Reiseverkehr aus Westeuropa nach Taschkent und Samarkand die alte transkaspische Linie mehr und mehr zugunsten der neuen, kürzeren und bequemeren vernachlässigt, ist selbstverständlich. Dis transkaspische Linie und der Verkehr übers Kaspische Meer bleibt jedoch nach wie vor die kürzeste Verbindung im Verkehr von Europa mit Merw und den westlich davon gelegenen Teilen und würde auch, wenn dereinst ein Überlandverkehr nach Indien durch Mittelasien hindurch Tatsache werden sollte, in erster Linie für eine schnelle Abwickelung des Menschen- und Warenaustauschs in Betracht kommen.

Der Bau der Orenburg—Taschkent-Bahn wurde, nachdem er seit langer Zeit geplant war, unter Verwerfung mehrerer anderer ähnlicher Projekte zum Anschluß der nördlichen Bahnen Rußlands an Turkestan, im Herbst 1900 auf Grund eines Ministerrats unter Wittes Vorsitz angeordnet und sofort von beiden Endpunkten aus begonnen. Da wesentliche Schwierigkeiten nicht zu überwinden waren, erfolgte die Fertigstellung der Bahn in wenigen Jahren. Die Betriebsübergabe fand am 26. Juli 1905 in aller Stille statt, so daß die Nachricht von der Eröffnung des neuen, wichtigen Verkehrswegs nur sehr langsam in Westeuropa bekannt wurde.

3. Weitere russische Bahnprojekte in Mittelasien.

Der weitere Ausbau des mittelasiatischen Bahnnetzes Rußlands dürfte im wesentlichen nach zwei Gesichtspunkten erfolgen. Zunächst erscheint es natürlich, daß ein direkter Anschluß Turkestans an die Große Sibirische Bahn gesucht wird. Diese Anschlußbahn, deren Bau bisher noch nicht angeordnet worden ist, dürfte von Taschkent oder dem etwas nördlicher gelegenen Aris aus über Wernoje, Sergiopol und Semipalatinsk nach Barnaul verlaufen und durch eine von

dort bereits ausgehende Zweigbahn mit der Großen Sibirischen Bahn in Kriwoschtschekowo Fühlung zu bekommen. Von Semipalatinsk wird außerdem eine Zweigbahn den Irtysch hinab nach Omsk führen.

Höchstwahrscheinlich findet dereinst diese neue mittelasiatische Bahn der Russen, wenn sie zustande kommt, auch Anschluß an die in Ost-Turkestan von den Chinesen neu geplanten Bahnlinien, was um so wahrscheinlich ist, als das wichtige chinesische Kuldscha von der künftigen russischen Bahnstation Iljisch nur durch das leicht zu überwindende Tal des Ili auf eine geringe Entfernung getrennt sein würde. Des weiteren aber wird Rußland zweifellos bemüht sein, sein Bahnnetz und damit seinen politisch und militärisch ausschlaggebenden Einfluß auch nach Süden weiter vorzutreiben. Schon berühren die Schienenstränge seiner Transkaspischen Bahn die persische Grenze bei Aschabad und die afghanische Grenze bei Kuschk; eine weitere Bahn von Samarkand an die afghanische Grenze, nach Kelif, ist geplant. Afghanistan sträubt sich, mit Englands Eifersucht in der Rückendeckung, bisher mit Erfolg gegen jede Weiterführung der Bahn über die Grenzen hinaus, die unter den obwaltenden Umständen mit entsprechenden Gebietsabtretungen nahezu identisch sein und überdies zweifellos sogleich mit entsprechenden englischen Konzessionsforderungen im Süden des Landes beantwortet werden würden. In Persien würde man hingegen ein Eindringen der russischen Bahnen ins Land offenbar gar nicht ungern sehen und hat auch schon vor geraumer Zeit auf lange Jahre hinaus Rußland das ausschließliche Recht zum Bahnbau innerhalb des Reiches des Schahs verliehen, wie ja Persien auch sonst in seinen Neigungen stark nach Rußland hinüber gravitiert — man denke nur etwa an die Tatsache, daß das Heer des Schahs einen russischen Oberkommandierenden hat! Wenn dennoch bisher Rußlands Einfluß in Persien mehr in der Theorie als in der Praxis besteht und wenn insbesondere die mannigfachen Pläne der Russen, ihre Bahnen vom Kaspischen Meer und vom transkaspischen Gebiet her zum Persischen Golf zu verlängern, noch nicht Tatsache geworden sind, so ist abermals das englische

Gegengewicht daran schuld und die in Teheran offenbar bestehende Furcht, daß Englands Gelüste nach einem festeren und dauernderen Halt im Persischen Golf sogleich verwirklicht werden könnten, sobald Rußland seine Fühler über die eigenen Grenzen hinaus an eben jenen Meerbusen hinaus auszustrecken versucht.

Dennoch wird, wie die Dinge sich auch entwickeln mögen, dereinst wohl eine direkte Bahnverbindung vom russischen Territorium zum Persischen Meerbusen geschaffen werden, gleichviel ob Rußland oder England dann an diesem wichtigen Gewässer herrschen wird, gleichviel ob kriegerische Ereignisse oder friedliche Verträge die Entscheidung herbeiführen werden. Daher verdienen die russischen Eisenbahnprojekte in Persien in jedem Fall hohe Beachtung. Einerseits wollen die Russen von Baku und Baladschari her über Enseli-Rescht, das sie im Frühjahr 1909 — vielleicht für immer — besetzt haben, andererseits von Tiflis her über Djulfa und Täbris die persische Hauptstadt Teheran mit ihren Bahnschienen anstreben; Teheran soll dann außerdem mit Buschir, andererseits über Hamadan (das alte Ekbatana) mit Bagdad und der künftigen deutschen Bagdadbahn, schließlich auch über Schahrud mit Mesched durch eine Bahn verbunden werden. Für Deutschlands Interessen besonders beachtenswert ist der geplante Anschluß der persischen Bahnen an die Bagdadbahn, die schon jetzt durch eine projektierte Zweigbahn zur persischen Grenze, von Sadije nach Chanikin (vgl. das Kapitel über die Bagdadbahn) dieser künftigen Entwicklung Rechnung trägt.

Am wichtigsten scheint aber den Russen zunächst eine von Aschabad über Mesched, die Hauptstadt der persischen Provinz Chorassan, nach Bender Abbas führende Eisenbahn zu sein. Schon vor Jahren waren auf dieser Strecke russische Offiziere systematisch an der Arbeit, um die günstigste Linie für eine Bahn ausfindig zu machen, und die Verwirklichung des ersten Teiles dieser Bahn, von Aschabad nach Mesched, scheint neuerdings sogar dicht vor der Tür zu stehen. — Neuesten Meldungen zufolge soll auch die Bahn Djulfa—Täbris schon in Angriff genommen sein, um Rußlands Stellung in

dem von seinen Truppen im Mai 1909 besetzten Täbris zu sichern.

Der großzügige Gedanke einer direkt von Europa nach Indien oder zum Persischen Golf laufenden Eisenbahn wird, obwohl er bereits seit Jahrzehnten nahezu in die Tat umgesetzt ist, noch geraume Zeit auf dem jetzigen Punkt der Beinahe-Wirklichkeit verharren. Auf dem Wege völlig friedlicher Entwickelung mag es vielleicht in Persien, schwerlich aber jemals in Afghanistan dazu kommen, daß die fehlenden Verbindungsglieder der Bahnlinien geschaffen werden. Sollte aber der große Zusammenprall zwischen Rußland und England in Asien, der fast ein Jahrhundert hindurch vorbereitet ist und auf die Dauer unvermeidlich erscheint, in den nächsten Jahrzehnten einmal Tatsache werden, so mag mit der dann wohl in jedem Fall unvermeidlichen Aufsaugung Afghanistans durch den Sieger auch die Idee jener Bahnlinie unter gewissen Garantien der Verwirklichung entgegengeführt werden, gleichviel, ob das Zarenreich sein altes Sehnen nach dem eisfreien, gesicherten Hafen dann im Indischen Ozean bzw. seinen Seitenmeeren erfüllt sieht, oder ob ihm ein neidisches Geschick auch an dieser Stelle der Erde den Preis seines hundertjährigen Ringens und Strebens verweigert.

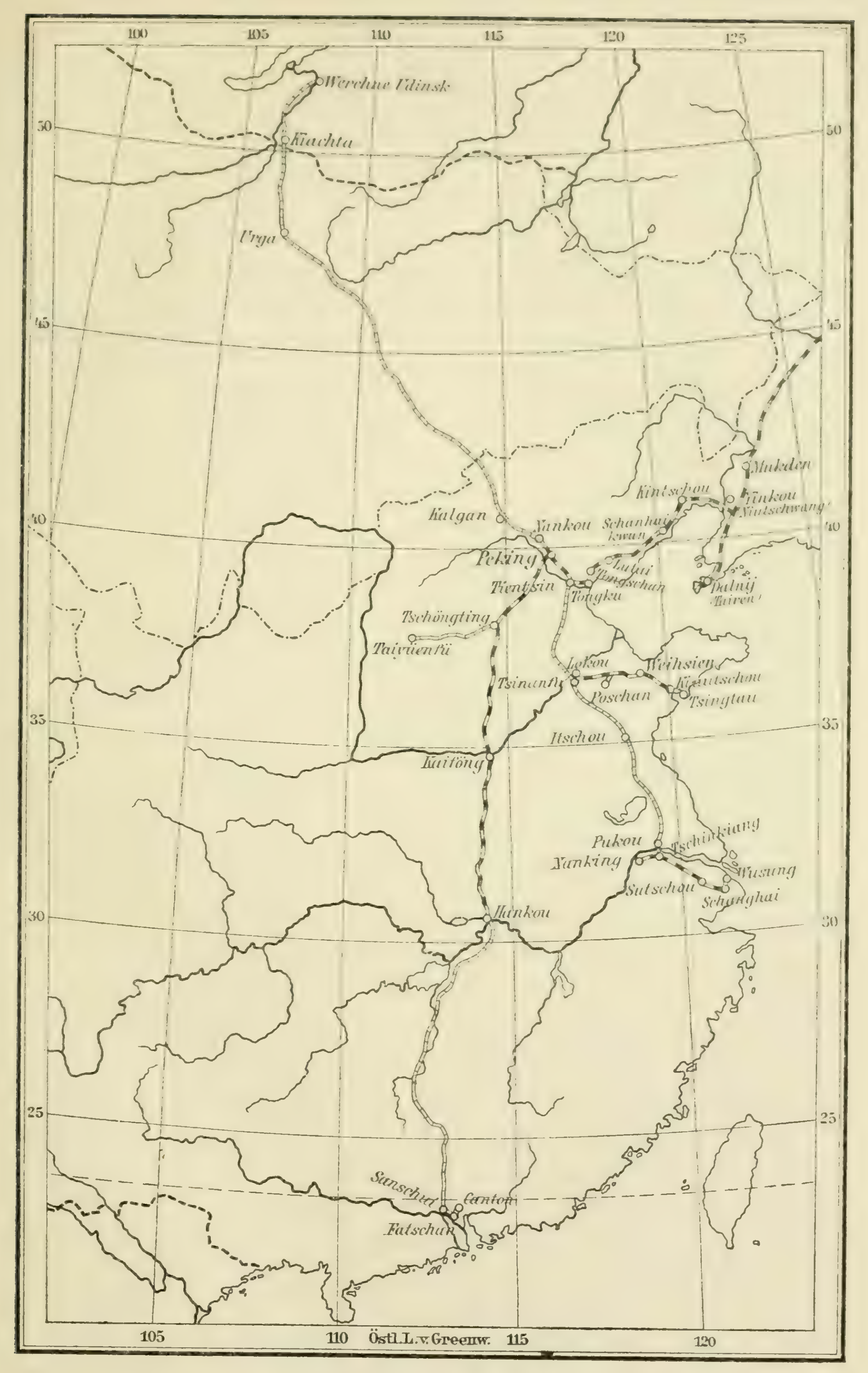
Die Eisenbahnen Chinas.

Das chinesische Reich, das Land der Mitte, gilt uns Europäern von jeher als das Land des starren Konservatismus und der Reformfeindlichkeit; die Begriffe ,,Chinesentum", ,,chinesische Mauer" u. a. sind mit einer ganz bestimmten, wenig freundlichen Nebenbedeutung sogar in den deutschen Sprachschatz eingedrungen, und weite Teile unseres Volkes sehen auf die Chinesen, ganz im Gegenteil zu den neuerdings, seit 1904, stark respektierten Japanern, mit einer Geringschätzung herab, wie sie das uralte, wenn auch neuerdings zurückgebliebene Kulturvolk nicht verdient.

Der Vorwurf der Feindschaft gegen die europäische Zivilisation und ihre Träger, den man so gern gegen das Chinesenvolk in seiner Gesamtheit erhebt, hat ja bis zu einem gewissen Grade auch noch in der Gegenwart seine Berechtigung; immerhin haben sich doch in den letzten Jahrzehnten, insbesondere aber seit den Boxerunruhen der Jahre 1900/01 mit ihren bekannten Folgeerscheinungen, die Verhältnisse recht wesentlich gewandelt, und sie ändern sich weiter von Jahr zu Jahr. Das heutige China, wenigstens in seinen kulturnahen, für die Europäer weitaus zumeist in Betracht kommenden östlichen Teilen kann man nicht mehr als fremdenfeindlich und abgeneigt gegen alle Reformen bezeichnen. In den entlegeneren Gebieten des ungeheuren Reiches ist zwar auch heute noch das verzopfte ,,Chinesentum" weit verbreitet, aber in den meeresnahen östlichen Provinzen unterwirft sich der Chinese — gelegentlicher Rückschläge und Ausnahmen ungeachtet — doch halb gezwungen und halb freiwillig immer mehr und lieber den Forderungen und Kulturwohltaten der Westmächte, ohne dabei sein stark ausgeprägtes Nationalgefühl aufzugeben oder zu

verleugnen. Bismarcks Äußerung, die er 1895 gegenüber Li Hung Tschang tat, die besten Mittel zur raschen kulturellen Erschließung Chinas seien die Schaffung einer Armee und der Bau von Eisenbahnen, hat in China selbst immer mehr Anklang und Beachtung gefunden.

Geradezu typisch für die Änderung der chinesischen Gesinnung gegen die modernen Kulturfortschritte ist das Verhalten der Chinesen den neuzeitlichen Verkehrsmitteln gegenüber. Einst fanatisch gehaßt und bekämpft, sind heute Eisenbahnen, Dampfschiffe, Telegraphen usw. im östlichen China gewohnte und gern gesehene Erscheinungen geworden, mit denen sich die politischen und auch religiösen Bedenken der Chinesen um so eher abgefunden haben, als der ausgeprägte Geschäftssinn des Volkes bald erkannt hatte, daß eine freundliche Annahme der Geschenke der Westvölker eine Wohltat für die eigene Tasche bedeutete. Heute ist es den Bewohnern der großen chinesischen Städte im Osten des Landes schon selbst beinahe unbegreiflich, daß vor wenig mehr als 30 Jahren die erste, von Europäern gebaute Eisenbahn in China durch den religiösen Fanatismus der Bewohner gezwungen werden konnte, trotz ausgezeichneter Rentabilität ihren Betrieb einzustellen. Dieses Schicksal widerfuhr nämlich der kurzen, nur 17 km langen Eisenbahn, die im Jahre 1876 durch die englische Gesellschaft Jardine, Matheson & Co. in Schanghai zwischen Schanghai und dem Hafen Wusung erbaut und am 30. Juni 1876 eröffnet worden war. Die Konzession zum Bau dieser Bahn war bereits, nachdem alle Gesuche der europäischen Nationen um Erteilung von Bahnkonzessionen seit 1863 abschlägig beschieden worden waren, nur durch eine List erlangt worden: die Firma hatte die Erlaubnis zur Anlegung einer „Wagenstraße" gebeten und baute dann eine Eisenbahn! Nach sechszehnmonatlichem Betrieb aber kaufte die chinesische Regierung die Bahn für 200 000 Taels an, jedoch nicht etwa, um selber den Betrieb fortzuführen, obwohl dies ein sehr lohnendes Beginnen gewesen wäre, da die Bahn recht gute Erträgnisse abwarf, sondern um das rollende Material nach Formosa zu schicken und die gesamten Anlagen einschließlich der Bahn-



Karte 8. Chinesische Bahnen und Bahnprojekte.

Fertige Bahnen. Geplante Bahnen.

gebäude dem Erdboden gleich zu machen. Veranlassung zu diesem sonderbaren Schritt gab die Erbitterung der Mandarinen über die Dupierung durch die Engländer, ferner die große Erregung hervorrufende Tötung eines Chinesen, der im August 1876 von der Bahn überfahren worden war, und vor allem der Unverstand der längs der Bahn wohnenden chinesischen Bevölkerung, die des Glaubens lebte, durch das fauchende und rollende Dampfungetüm würden die Geister der abergläubisch verehrten Ahnen beleidigt, die in ihren regellos über das ganze Land verstreuten Gräbern nicht mehr ruhig schlummern könnten. Ähnliche, mit dem in China so verbreiteten, heiligen Totenkult zusammenhängende Vorstellungen sind in den kulturentlegeneren Teilen des Landes noch heute das bedeutendste Hindernis für jede Eroberung neuer Gebiete durch die Mittel des modernen Verkehrs. Da der Vertreter der britischen Interessen erklärte, er könne, angesichts des zweifellos widerrechtlich erfolgten Baues der Bahn, in der Angelegenheit nichts tun, mußte man in den Verkauf des Unternehmens notgedrungen einwilligen, nachdem man mit Not und Mühe die Genehmigung erhalten hatte, die Bahn noch 1 Jahr in Betrieb zu lassen. Die Hoffnung, daß die günstigen Erfolge der Bahn die chinesischen Machthaber umstimmen könnten, trog: Ende Oktober 1877 mußte der Betrieb eingestellt werden, und die älteste chinesische Eisenbahn wurde vollkommen demoliert!

Der Widerstreit zwischen den abergläubischen Beunruhigungen der einheimischen Bevölkerung und den Bedürfnissen der europäischen Kulturbringer wurde schließlich jedoch leichter und schneller geschlichtet, als man zunächst wohl hoffen durfte: die Habgier des Chinesen schläferte eben die religiösen Gewissensskrupel ein. Freilich durften die Europäer nur schrittweise vorgehen, um ihren Willen durchzusetzen. Als es sich im Beginn des Jahres 1881 darum handelte, in Tschili eine Bahn zwischen Tongschan und Lutai zum Lutai-Kanal sowie zu den wichtigen Tongfan- und Kaiping-Kohlenwerken zu bauen, eine Bahn, um deren Zustandekommen sich insbesondere der englische Ingenieur C. W. Kinder und auf chinesischer Seite der berühmte Vizekönig Li-Hung-Tschang verdient gemacht

hatten, verwendete man zunächst hölzerne Schienen und ließ die Wagen darauf von Pferden entlang ziehen. Als die Chinesen sich mit dieser Neuerung abgefunden hatten, ersetzte man zunächst die hölzernen Schienen durch eiserne und ließ dann eine Lokomotive auf den Schienen laufen. Aus dieser am 9. Juni 1881 eröffneten, zunächst nur $11\frac{1}{4}$ km langen „Alten Kaipingbahn", die nunmehr eine mit Dampf betriebene Feldbahn war, wurde jedoch 1886 eine regelrechte Eisenbahn, die $42\frac{1}{2}$ km lange „Neue Kaipingbahn", von Tongschan nach Lutai, die im Oktober 1887 nordostwärts nach Kaiping und Anfang 1889 am andern Ende westwärts nach Tientsin verlängert wurde. Das Stück nach Tientsin wurde von Li Hung Tschang persönlich eingeweiht. Obwohl schon 1886 ein kaiserliches Edikt die Bildung einer eigenen Staatsbahngesellschaft für Nordchina angeordnet hatte, wurde auch diese Bahnlinie noch von vielen Chinesen, nicht zum mindesten von den chinesischen Beamten, wütend befehdet. Als jedoch die angeblich beleidigten Ahnengeister durchaus keine Anstalt zur Rache an den Störenfrieden trafen, ordnete 1890 ein kaiserliches Edikt den Weiterbau der Bahn von Tongku bis Schanhaikwan an der großen Mauer an, der 1893 vollendet war. 1897 wurde die Bahn von Tientsin sogar bis dicht vor die Tore der Hauptstadt (nach Peking selbst durften bis in die letzten Jahre hinein Bahnen nicht geführt werden, weil darin eine Entweihung der Hauptstadt erblickt wurde) erweitert, im Herbst 1899 erfolgte eine abermalige Verlängerung der Bahn im Norden um 187 km bis Kintschoufu, und seither hat die aus so kleinen und sonderbaren Anfängen hervorgegangene Bahn über Yinkou (Niutschwang) Anschluß an die russischen Mandschureibahnen, nach Mukden und Charbin, erhalten, und die „Nordchinesische Staatsbahn", wie sie sich nunmehr stolz nennt, vermittelt den direkten Anschluß der Hauptstadt des chinesischen Kaiserreichs an die Sibirische Bahn und weiterhin — wenn auch auf einem großen Umweg — an das europäische Eisenbahnnetz.

Nachdem der Widerstand der chinesischen Regierung gegen die Eisenbahnpläne der europäischen Völker endgültig beseitigt war und einer verständnisvollen Förderung der Kulturauf-

gaben Platz gemacht hatte, entstand seit 1895 alsbald ein Wettrennen der Westmächte um vorteilhafte Konzessionen, an dem sich besonders Engländer, Franzosen, Russen und Belgier, später auch die Amerikaner beteiligten, während die Deutschen erst verhältnismäßig spät als Mitbewerber auf dem Plan erschienen, nachdem sie sich durch die Besetzung und spätere Pachtung des Kiautschou-Gebietes einen ,,Platz an der Sonne" gesichert und ein hochwichtiges Interessengebiet erobert hatten. Die Chinesen hingegen sind etwa seit der Jahrhundertwende bestrebt, die europäischen Nationen und ihre liebenswürdigen Bahngeschenke sich nach Möglichkeit vom Leibe zu halten, und möchten am liebsten alle neuen Bahnen selbst bauen, was aber nicht möglich ist.

Ende 1908 gab es in China 6698 km fertige Bahnen, 4500 km weitere Bahnen waren gleichzeitig im Bau. Auf 100 qkm des riesigen Reiches entfallen zwar somit zurzeit noch immer nur 0,13 km Bahn, aber die Gabe der westlichen Kultur breitet sich doch von Jahr zu Jahr schneller aus und wird auch von den Chinesen immer lieber gesehen. Die wichtigsten fertigen oder in Angriff genommenen Bahnlinien sind die folgenden: Kanton—Hankou 1325 km, Tientsin—Pukou 1285 km, Hankou—Peking 1215 km, Nordchinesische Staatsbahn 562 km, Schantung-Bahn 395 km, mit Zweiglinie Tschangtien—Poschan 433 km, Schanghai—Nanking 322 km, Peking—Nankou 53 km.

1. Die Nord-Süd-Zentralbahn (Peking—Kanton).

Die größte und bedeutendste unter allen chinesischen Bahnanlagen ist die chinesische Zentral- oder Transversalbahn, die dereinst das ganze Reich durchqueren und von Lukoukiao bei Peking über Hankou am Jangtsekiang bis nach Kanton führen soll. Von dieser Bahn, um deren Zustandekommen sich Tschang Tschi Tung, früher Generalgouverneur von Kanton, später von Wutschang, die größten Verdienste erworben hat, ist bisher nur der nördliche, bis Hankou reichende, 1215 km lange Teil, den eine belgische Gesellschaft gebaut hat, fertiggestellt worden.

Die Geschichte dieser Zentralbahn ist ebenso interessant wie verwickelt und ist wahrlich kein Ruhmesblatt für die großen Kulturnationen Europas und Amerikas, denn wohl bei keinem andren Verkehrsunternehmen hat sich die nackte Interessenpolitik der einzelnen Staaten und ihr Neid, der dem Nebenbuhler keinen Erfolg gönnt und ihm seinen Vorteil mit allen Mitteln der List und Gewalt wieder abzujagen sucht, in einem so beschämenden Lichte gezeigt, wie hier.

Es bewarben sich zunächst Engländer, Franzosen, Belgier, Russen und Amerikaner um die Bahnkonzessionen, zunächst für die nördliche Strecke Lukoukiao—Hankou, deren Bau schon 1889 durch ein kaiserliches Edikt angeordnet war. Die Konzession für diese Linie wurde am 22. Juli 1897 den Belgiern erteilt, weil man bei ihnen keine politischen Nebenabsichten vermutete, während man den andern Nationen, die sich gleichzeitig um die Konzession bewarben, in dieser Hinsicht nicht ohne Grund mißtraute. Nachdem aber der Vertrag mit den Belgiern abgeschlossen war, merkte man bald, daß diese nur als Agenten Frankreichs aufgetreten waren. Die Chinesen waren über die Mystifikation zwar empört, aber die Konzession ließ sich nicht mehr rückgängig machen. Die Bahn wurde denn auch, ohne daß nennenswerte Schwierigkeiten zu überwinden waren, gebaut, und am 11. Juni 1905 wurde der nördliche Teil der großen Zentralbahn, den die Chinesen die Lu Han-Linie nennen, dem Betrieb übergeben. Die Strecke weist verschiedene Zweiglinien auf, unter ihnen die besonders wichtige, von Tschöngling abzweigende Bahn nach den Kohlendistrikten von Taiyüenfü in der Provinz Schansi. Die Bahn überschreitet den Hoangho bei der wichtigen Stadt Kaiföng auf einer ungeheuren, 3 km langen, aus 102 Bögen verschiedener Spannweite bestehenden eisernen Brücke, an der am 15. November 1905, zur Feier der Einweihung der neuen Verkehrslinie, ein großartiges chinesisches Volksfest stattfand. Hankou, der vorläufige Endpunkt der Bahn am Jangtsekiang, ist eine Zweimillionenstadt von außergewöhnlich hoher Bedeutung, der wichtigste Binnenlandhafen im Jangtsegebiet und

der Mittelpunkt der im raschen Aufschwung befindlichen Eisenindustrie Chinas.

War somit die nördliche Hälfte der Zentralbahn von Peking nach Hankou noch leidlich glatt zustande gekommen, so gab die südliche Hälfte, von Kanton nach Hankou, von den Chinesen die Yueh-Yan-Linie genannt, um so mehr zu Komplikationen und zu einem wahren Tohuwabohu von Intrigen, Eifersüchteleien und sehr unschönen Machenschaften Anlaß, die den Chinesen die westliche Gesittung wenig achtenswert erscheinen lassen mußten. Erzürnt über das französische Versteckspiel, das unter belgischer Flagge die Konzession zum Bau des nördlichen Stückes der Bahn erlangt hatte, gaben die Chinesen die Konzession für die Hankou-Kantonbahn nicht an das belgisch-französische Syndikat, sondern an die Amerikaner, die schon seit 1896 Gesuche um eine Konzessionserteilung eingereicht hatten. Am liebsten hätte ja China die Bahn mit eigenem Gelde selber gebaut, aber China besaß nicht die erforderlichen Mittel, und der Plan mußte fallen gelassen werden. So trat denn Vizekönig Tschang Tschi Tung, der von Anfang an bis auf den heutigen Tag die eigentliche Seele des Bahnunternehmens war, mit den noch verhältnismäßig am meisten Vertrauen erweckenden Amerikanern in Verbindung; es gelang ihm, durch den chinesischen Gesandten in Washington, Wutingfang, von Finanzleuten der Union eine Anleihe von 80 Millionen Mark, rückzahlbar in 50 Jahren, zu 5 Prozent vorgestreckt zu bekommen, und am 18. April 1898 wurde der „American China Developing Company" der Auftrag zum Bau der Bahn und zur Lieferung des gesamten Materials erteilt.

Die Franzosen und Belgier, aufs schwerste enttäuscht durch diesen unerwarteten Schritt der Chinesen, wie auch die Russen, setzten alle Hebel in Bewegung, um den Amerikanern ihre Konzession wieder zu entziehen, aber sie erreichten in China nichts. Da benutzten sie geschickt den Kurssturz der Bahnaktien zur Zeit der Boxerunruhen und kauften, unter Führung des Belgierkönigs Leopold, auf dem New

Yorker Markt eine so große Anzahl von Aktien auf, daß sie in dem Bahnunternehmen die Oberhand bekamen. Nun aber griffen wieder die Engländer ein und verlangten ein Einschreiten der chinesischen Regierung gegen diese erneute Überrumpelung.

Auch die chinesische Bevölkerung trat jetzt auf und verlangte nachdrücklich, die Regierung solle die Bahn selbst bauen. Um die Verwirrung voll zu machen, starb auch noch der energische Präsident der „American China Developing Company", Senator Brice, und über allen diesem Hin und Her kam der eben erst in Angriff genommene Bahnbau vollständig ins Stocken: rechtliche Erwägungen und diplomatische Verhandlungen traten an die Stelle tatkräftigen Handelns. Da gelang es dem bekannten Pierpont Morgan 1904, eine genügende Menge von Bahnanteilen zurückzukaufen, um den französisch-belgischen Einfluß in der eigentlich nur dem Namen nach noch amerikanischen Gesellschaft zu brechen und den Amerikanern aufs neue die Führung zu sichern. Somit schien nun die Verwickelung geklärt zu sein, aber das Spiel der Interessenpolitik hörte keineswegs auf, und wenn auch die Franzosen, Belgier und Russen damals, in der Zeit des russisch-japanischen Krieges, zurückhaltender wurden, so ließen doch die Engländer mit ihrer Minierarbeit nicht nach, und vor allem wurden die Chinesen mit ihrer Forderung nach einer nationalen Bahn immer ungestümer. Tschang Tschi Tung sah sich schließlich, 1905, tatsächlich genötigt, die Konzession von der amerikanischen Gesellschaft zurückzukaufen. Die Engländer bzw. ihre Hongkong-Schanghai-Bank und die Münze Wutschang, beeilten sich, die zum Rückkauf erforderlichen 22 Millionen Mark in Gestalt einer Anleihe den Chinesen vorzustrecken, und die Chinesen kauften die Konzession zurück, d. h. sie zahlten 22 Millionen Mark für die Erlaubnis, noch einmal ganz von vorn anzufangen, denn die 42 km Eisenbahn, die die Amerikaner tatsächlich schon gebaut und in Betrieb genommen hatten (Kanton—Yüntien), waren kaum der Rede wert, und die nahezu vollendete Absteckung der ganzen Strecke war mit 22 Millionen doch ein wenig teuer bezahlt!

Tschang Tschi Tung hatte sich dennoch zu diesem schlechten Geschäft entschlossen, weil er hoffte, die Bahn nunmehr als chinesisches Regierungsunternehmen bauen zu können. Es waltete aber auch weiterhin ein Unstern über dem Plane. Der Gedanke, von Hankou nach Kanton eine Staatsbahn zu bauen, scheiterte an dem Widerspruch der Kaufleute von Kanton, und als nun Tschang Tschi Tung wenigstens ein chinesisches Privatunternehmen zur Durchführung des Projekts ins Leben rufen wollte, fand er zwar allenthalben große patriotische Begeisterung und freudige Zustimmung, auch glückte es, eine mehrfache Überzeichnung der Anleihe zu erzielen — aber als es an die Einzahlung des Kapitals ging, waren mit größter Anstrengung nur eben gerade 20 Prozent der benötigten Anleihesumme zu erhalten. —

Nach diesen neuen Enttäuschungen bot Tschang Tschi Tung endlich den Engländern die Konzession zum Bau der schicksalreichen Kanton-Hankou-Bahn an. Er schrieb an den englischen Generalkonsul Frazer, daß die Engländer bei sonst gleichen Bedingungen das Vorrecht bei der erneuten Erteilung des Bahnauftrags haben sollten. Nun aber verschleppten wieder die Engländer die Angelegenheit: das englische Kapital hielt sich unerwarteter Weise zurück, und der britische Bevollmächtigte in Peking, Bland, kam nicht in die Lage, ein Angebot abzugeben, und mußte schließlich auch den letzten, von Tschang Tschi Tung gestellten Termin, den 6. März 1909, verstreichen lassen, ohne eine Offerte machen zu können.

Da nun trat ein Mitbewerber auf den Plan, der sich bis dahin an den Verhandlungen gar nicht beteiligt hatte, Deutschland. Der Vertreter der deutschen Handelsinteressen in Peking, Cordes, gab im Namen deutscher Finanzkreise ein Angebot, und am 7. März schloß Tschang Tschi Tung mit ihm tatsächlich einen Vertrag ab, wonach die deutsche Industrie nunmehr die vielumstrittene Bahn ins Leben rufen soll. Ob mit diesem bedeutenden Siege der deutschen Interessen die Vorgeschichte der Unglücks-Bahnkonzession zum Abschluß gebracht ist, ob der Bau nunmehr

glatt zu Ende geführt werden kann, erscheint jedoch noch keineswegs sichergestellt. Kaum war die Nachricht von der an Deutsche erteilten Konzession bekannt geworden, als schon wieder Gegenminen gelegt wurden und das alte Intrigenspiel wieder begann, das auf eine abermalige Annullierung der Konzession abzielte. Die Engländer erklärten, in ihren Rechten benachteiligt und von den Chinesen hintergangen worden zu sein; französische Stimmen sekundierten ihnen, und in Peking sowohl wie in Berlin wurde Einspruch gegen die Konzessionserteilung erhoben und ein Druck ausgeübt, daß Deutschland zurücktreten müsse. Es liegt rein rechtlich keinerlei Veranlassung hierzu vor, da Tschang Tschi Tung vollkommen korrekt vorgegangen ist.

Nach allen den vielen früheren trüben Erfahrungen wird aller Voraussicht nach Tschang Tschi Tung auch recht wenig Lust haben, nochmals eine Konzession zurückzukaufen, um dann wiederum auf demselben Punkt zu stehen, auf dem er schon vor 12 Jahren stand. Eine Aufrechterhaltung des mit den Deutschen abgeschlossenen Vertrages vom 7. März 1909 ist gegenwärtig das einzige Mittel, um in absehbarer Zeit überhaupt einmal die große chinesische Zentralbahn ins Dasein zu rufen. Muß die chinesische Regierung abermals dem Druck der leer ausgegangenen Konkurrenten weichen, so ist nicht einzusehen, wie und von wem die Bahn gebaut werden soll, denn eine Konzession, die es allen Teilen recht macht und gegen die von keiner Seite Sturm gelaufen wird, gibt es eben leider nicht. So ist zu hoffen, daß Deutschland, das gegenwärtig in China wegen seiner Leistungen beim Bau der Jangtse-Bahn ohnehin als Bahnerbauer besonders beliebt ist, die verhängnisvolle Hankou-Kanton-Bahn nebst ihren in Aussicht genommenen Zweiglinien von etwa 350 km Gesamtlänge in ein paar Jahren geschaffen haben wird. Freilich kann niemand wissen, was noch in der Zeiten Hintergrunde schlummert. —

Alle diese Vorgänge haben dahin zusammengewirkt, daß der Süden Chinas noch heute nahezu eisenbahnlos ist. Mit

Ausnahme der schon erwähnten kurzen Teilstrecke Kanton—Yüntien gibt es daselbst nur noch die kurze Verbindung zwischen Hongkong und Kanton, deren Bau der „British and Chinese Corporation“ schon 1898 konzessioniert wurde, die aber erst im März 1907, und zwar als rein chinesische Bahn, auf der Strecke Kaulung (bei Hongkong)—Kanton in Angriff genommen und inzwischen fertiggestellt worden ist.

Es kann hier jedoch nicht auf alle in China existierenden Bahnen und noch spielenden Bahnprojekte des Näheren eingegangen werden. Vielmehr sollen nur diejenigen Bahnen, die Deutschlands Interessen besonders berühren, weiterhin in den Kreis der Betrachtung einbezogen werden.

2. Die Schantung-Bahn.

Das erste chinesische Eisenbahn-Unternehmen, an dem Deutschland einen wenigstens geringfügigen Anteil hatte, knüpfte an die über Tientsin verlängerte Kaipingbahn Tientsin—Matschiapu bei Peking an, deren Bau 1895 von der chinesischen Regierung angeordnet und 1897 fertiggestellt worden war. Eine Verlängerung der Linie von Matschiapu bis zum Südtor von Peking wurde nämlich 1899 durch deutsche Unternehmer in Gestalt einer elektrischen Bahn geschaffen.

Ein ungleich großzügigeres Unternehmen jedoch, das einen national-deutschen Charakter trug und für Deutschlands wirtschaftliche und politische Stellung in China von hoher Bedeutung geworden ist, war die vielgenannte Schantung-Bahn der deutschen Schantung-Eisenbahnbau-Gesellschaft, welche die Hauptstadt des deutschen Pachtgebiets, Tsintau, über Weihsien mit dem wichtigsten Tsinanfu verbindet und das Hinterland unserer Besitzung, vor allem in bergbaulicher Hinsicht, erschließt. Im Kiautschou-Vertrag vom 6. März 1898 hatte sich Deutschland zum Bau dieser Bahn verpflichtet. Der Bau der insgesamt 395 km, einschließlich einer Zweiglinie Tschangtien—Poschan 433 km langen Schantung-Bahn, die am 1. Juni 1899 konzessioniert war, wurde durch die am 14. Juni 1899 mit einem Kapital von 54 Millionen Mark gegründete

deutsche Schantung-Eisenbahnbau-Gesellschaft ausgeführt und begann im September 1899. Am 12. April 1901 wurde die Bahn von Tsintau bis zur Stadt Kiautschou eröffnet, am 8. September 1901 bis Kaumi, am 1. Juni 1902 bis Weihsien, und am 16. März 1904 wurde die gesamte Strecke bis Tsinanfu dem Betrieb übergeben. Das finanzielle Ergebnis des Unternehmens ist ein recht günstiges: im ersten vollen Betriebsjahr, 1905, wurde bereits ein Überschuß von mehr als 2 Millionen Mark erzielt. 1907 wurden auf der Bahn 896 000 Personen, 35 614 Stück Vieh und 409 430 Tonnen Güter befördert, unter denen die zum Teil aus den deutschen Fangtsegruben, zum Teil aus den wichtigen chinesischen Bergwerken im Poschantal stammenden Kohlen die wichtigste Rolle spielen. Daneben werden jedoch auch die zahlreichen und wertvollen sonstigen Landesprodukte in großen Mengen befördert. Besonders deutlich wirkte die Eröffnung der Bahn auf die Kohlenbeförderung in den Fangtsegruben: betrug die tägliche Ausbeute vorher 200 Tonnen täglich, so stieg sie auf 450 Tonnen täglich, als die Bahn ein Jahr im Betrieb war. — Die Einnahmen der Schantung-Bahn wachsen von Jahr zu Jahr und betrugen 1907 allein aus dem Personenverkehr 1 322 000 Mark. Die gezahlte Dividende betrug 1905 $3^1/_4$, 1906 $4^1/_4$, 1907 $4^3/_4$ Prozent.

Bisher endet die Schantungbahn blind bei Tsinanfu. Doch bestand von Anfang an der Plan, sie nordwärts, nach Tientsin, zu verlängern. Bis auf den heutigen Tag ist dieser Plan noch nicht zur Ausführung gekommen, da der Widerstreit mannigfacher Interessen und nicht zum mindesten das immer wieder zutage tretende Streben der chinesischen Regierung, die fremden Völker bei den Eisenbahnneubauten in möglichst weitgehender Weise auszuschalten, die Verwirklichung verzögerte. Neuerdings aber eröffnet sich der Ausblick auf eine Erweiterung der Bahnlinie nach Norden wie nach Süden, wenn auch in wesentlich anderer Weise, wie es ursprünglich geplant worden war.

3. Die Jangtse-Bahn.

Am 13. Januar 1908 ist nämlich nach langwierigen Verhandlungen mit der chinesischen Regierung der Vertrag über den Bau der sogenannten Jangtsebahn abgeschlossen worden, wozu die Konzession an ein deutsch-englisches Syndikat schon am 18. Mai 1899 erteilt worden war, die in erster Linie deutschen Unternehmern zugute kommt und für kein anderes Land — außer China selbst — von so hoher Bedeutung ist, wie für Deutschland. Die 1085 km lange Jangtse-Bahn wird Peking eine direkte Verbindung über Tientsin und Tsinanfu nach Pukou am Jangtsekiang und weiterhin indirekt über Tschinkiang nach Schanghai verschaffen. Bisher ist es nämlich nicht möglich, von Peking nach Schanghai oder umgekehrt auf dem Schienenwege zu gelangen. Der Plan, eine solche Verbindung zu schaffen, ist zwar schon eine Reihe von Jahren alt, aber über den Weg, den die Bahn einschlagen sollte, bestanden Meinungsverschiedenheiten, und die englischen und die deutschen Interessen arbeiteten in diesem Punkte einander schroff entgegen.

Im Jahre 1900 war nämlich zwischen Deutschland und England das sogenannte Jangtse-Abkommen geschlossen worden, das jedem der beiden Länder für seine künftigen Eisenbahnprojekte eine ungestörte Interessensphäre in Ostchina anwies. Deutschland erhielt freie Hand in Schantung und verpflichtete sich dafür, England das Tal des Jangtsekiang als alleiniges Operationsfeld auf dem Gebiete des Eisenbahnbaus zu überlassen. Auf Grund dieses Abkommens bemühten sich nun englische Unternehmer, die chinesische Regierung zu veranlassen, daß sie die angestrebte Bahnverbindung zwischen Peking und dem Mündungsgebiet des Jangtsekiang bzw. mit Schanghai nicht auf dem nächsten Wege, über Tientsin und Tsinanfu, suche, sondern auf dem Umwege über Kaifóng—Nanking. Wäre dieses englische Projekt genehmigt worden, so hätten die Engländer davon nahezu ausschließlich den ganzen Vorteil gehabt, und die von ihnen gebaute Bahn Schanghai—Nanking würde als Teilstrecke der Bahn Schanghai—Peking eine noch viel größere Wichtigkeit, als ihr ohnedies bereits

zukommt, erhalten haben, während Schantung und mit ihm die deutsche Wirtschafts- und Verkehrspolitik in China alsdann stark in den Hintergrund gedrängt worden wären.

Der Entschluß der chinesischen Regierung, die Jangtsebahn in Tientsin beginnen zu lassen, bedeutet daher einen der größten Erfolge, den die deutsche Politik bisher in China zu verzeichnen hatte. Gemäß dem Jangtse-Abkommen werden die nördlichen zwei Drittel der Bahn von deutschen Unternehmern gebaut werden, das südliche Drittel von englischen. Der deutschen Industrie ist damit ein höchst wertvoller Auftrag zugefallen. Die Hauptbedeutung des errungenen Erfolges für uns liegt jedoch, wie gesagt, in der wirtschaftlichen Hebung des deutschen Pachtgebietes und seines Hinterlandes.

Die Jangtsebahn selbst wird als Regierungsbahn gebaut, und Deutsche und Engländer sind dabei nur Bauunternehmer auf Rechnung des chinesischen Staates. Die große Promptheit, mit der der Bau des deutschen Teiles fortschreitet, und die dauernd ausgezeichneten Beziehungen zwischen den chinesischen Beamten und den beim Bau beschäftigten deutschen Ingenieuren haben vornehmlich dazu Veranlassung gegeben, daß vor kurzem, wie erwähnt, auch der Bau der Hankou-Kanton-Bahn an deutsche Unternehmer übertragen worden ist.

Für die Chinesen bedeutet die Jangtsebahn natürlich in erster Linie die rasche Erreichbarkeit der Jangtsekiangmündung und Schanghais von Peking aus. Der südliche Endpunkt der Bahn, Pukou, liegt an einem ungemein wichtigen Punkt des Himmlischen Reiches, nahe der Mündung des großen Kaiserkanals in den Jangtsekiang und, nur durch diesen Fluß getrennt, gegenüber dem bedeutenden Verkehrsknotenpunkt Tschinkiang, dessen Gesamthandel sich schon 1896 auf 125 Millionen Mark belief. Tschinkiang ist durch eine englische Eisenbahn mit Schanghai und seit kurzem auch mit Nanking verbunden. Die nur 322 km lange Bahn Schanghai—Nanking, von den Chinesen die Hu-Ning-Linie geheißen, die den Engländern 1900 genehmigt wurde, berührt außer Tschinkiang noch die Millionenstadt Sutschou sowie die als Mittelpunkt der Seiden-

erzeugung am unteren Jangtse wichtige Stadt Wusieh und durchläuft ein ungemein dicht bevölkertes, handels- und industriereiches Gebiet. Seit dem 16. Juli 1906 ist die Bahn von Schanghai über Sutschou bis Wusieh und seit dem 15. Oktober 1907 bis Tschinkiang im Betriebe.

Es würde daher an sich, rein wirtschaftlich betrachtet, eine Selbstverständlichkeit sein, die neue Jangtsebahn nicht in Pukou enden zu lassen, sondern ihr über den Fluß hinweg einen Anschluß an die schon vorhandene Teilstrecke Tschinkiang—Schanghai der Bahn Schanghai—Nanking zu verschaffen. Hierauf wird man aber dennoch einstweilen verzichten müssen, denn die technischen Schwierigkeiten und die Kosten einer Brücke über den riesigen Jangtsekiang, der hier kurz vor seiner Mündung mehr einer Meeresbucht als einem Strome gleicht, würden so ungeheure sein, daß selbst die wagemutigen Engländer sich bis auf weiteres nicht dazu verstehen können. Zwischen Pukou und Tschinkiang wird daher in absehbarer Zeit der schon jetzt bestehende Fährbetrieb erhalten bleiben und den Verkehr zwischen den Bahnen nördlich und südlich der Mündung des Jangtsekiang auch weiterhin vermitteln.

Der Bau der Jangtsebahn zwischen Tientsin und Pukou wird jedoch nicht überall mit gleicher Freude begrüßt, und ehe das im Juli 1908 bereits in Angriff genommene Werk in einer den deutschen Interessen vollständig zusagenden Gestalt vollendet sein wird, muß noch manches Hindernis überwunden werden. Ein besonders heftiger Widerstand wird von den Schiffern und Rhedern in Tientsin gegen die geplante Eisenbahnbrücke über den Peiho geleistet, von der man — ob mit Recht oder Unrecht, sei dahingestellt — eine arge Beeinträchtigung des auf dem Flusse herrschenden regen Schiffsverkehrs befürchtet. Immerhin ist in diesem Falle ein Ausgleich der widerstreitenden Interessen zu erhoffen, und eine völlige Vereitelung der Bahnführung über den Peiho ist keinesfalls zu erwarten. Man weiß jetzt in China, was für Schäden ein allzu hartnäckiger Widerstand gegen die Verkehrsmittel der Westvölker herbeiführt: Peking leidet heute außerordentlich unter der großen Entlegenheit seiner Bahnhöfe von der Stadt, die dereinst in

den Neuerungen der Europäer eine Entweihung ihrer Herrlichkeit sah, und Tschungtau hat seine alte Bedeutung nahezu völlig eingebüßt, weil es im August 1889 durchsetzte, daß der Plan einer Bahn Peking—Tschungtau—Tientsin aufgegeben wurde!

Ernster ist daher eine Meinungsdifferenz über die Lage des künftigen Bahnhofs in Tientsin selbst zu bewerten. Für die deutsche Niederlassung in Tientsin wäre es von höchstem Werte, wenn der Bahnhof in ihrer Nähe angelegt würde, aber die Chinesen verlangen, daß der Bahnhof am anderen Ende der Stadt, nahe dem Chinesenviertel, gebaut werde. Ob es möglich sein wird, auch in dieser Hinsicht die den deutschen Interessen günstige Lösung herbeizuführen, muß abgewartet werden. — Sehr viele Schwierigkeiten wird auch die Überbrückung des Hoangho machen, der bei Lokou gekreuzt werden soll. Die riesige Breite des Stromes und die sehr ungünstige Beschaffenheit des aus beweglichen Sandbänken bestehenden Flußbettes bei Lokou haben den Vorschlag gezeitigt, den Fluß weiter westlich, bei Aischan, zu überbrücken. Alsdann würde jedoch Tsinanfu nur durch eine Zweigbahn an die Hauptlinie angeschlossen werden können, und das erscheint aus wirtschaftlichen Gründen höchst bedenklich!

In jedem Fall bedeutet die Inangriffnahme der Jangtsebahn, deren Fertigstellung etwa im Jahre 1912 erfolgen und an die vermutlich bald eine weitere, längst geplante Zweigbahn von Tsintau aus nach der Station Itschou herangeführt werden dürfte, für „Deutsch-China“ einen Erfolg von unabsehbarer Tragweite.

4. Ein deutscher „Kiautschou - Expreß“.

Ein mehr äußerliches Merkmal zeigt am besten, was die Jangtsebahn für Kiautschou zu bedeuten hat. Sie schafft dem deutschen Pachtgebiet über Peking und die Mandschurei eine ununterbrochene Bahnverbindung mit Europa und rückt dadurch unsere ostasiatiche Kolonie zeitlich der Heimat ganz bedeutend näher. Als am 6. März 1898 die von deutschen Kriegs-

schiffen am 14. November 1897 besetzte Bucht von Kiautschou mit dem zugehörigen Hinterland durch Vertrag mit der chinesichen Regierung deutsch wurde, brauchte man, um zur See von Berlin nach Kiautschou zu gelangen, eine Frist von rund 6—7 Wochen. Im günstigsten Falle war man 38 Tage unterwegs; im allgemeinen mußte man aber mit einer Reisedauer von etwa 47 Tagen rechnen. — Das Bild änderte sich mit einem Schlage, als im Jahre 1901 die Große Sibirische Bahn einen Überlandweg vom Atlantischen zum Stillen Ozean durch Europa und Asien hindurch eröffnete. Mit Hilfe der Sibirischen Bahn und der anschließenden Dampferverbindungen von Wladiwostok nach Japan und China war es nunmehr möglich, in etwa 21 Tagen von Berlin nach Kiautschou oder umgekehrt zu gelangen. Die Eröffnung der 1903 vollendeten Südmandschurischen Bahn gestattete alsdann eine weitere, erhebliche Abkürzung der Reise zwischen Europa und China. Die Bahn zweigt, wie oben beschrieben, in Charbin von der Großen Sibirischen Bahn ab und wendet sich nach Süden, der Kwantung-Halbinsel zu. In der Hafenstadt Dalni, die von den Russen einst mit großen Kosten und nicht minder großen Hoffnungen gegründet wurde, die aber heute den Japanern gehört und Tairen genannt wird, bietet sich ein guter Dampferanschluß nach Schanghai und weiterhin nach den anderen Teilen Ostchinas. Auf dieser Route kann man die Reise zwischen Berlin und Kiautschou heute bereits in nur 18 Tagen zurücklegen. Wenn dennoch die großen Vorteile einer so schnellen Verbindung bisher verhältnismäßig nur selten benutzt werden, so ist die Tatsache daran schuld, daß die Japaner, die durch den Frieden von Portsmouth in den Besitz des südlichsten Teiles der Südmandschurischen Eisenbahn bis zur Station Kwantschöngtsu gelangt sind, in den ersten Jahren nach dem Kriege die ausländischen Passagiere der Bahn in nahezu unerträglicher Weise belästigten und mit allerhand Maßregeln schikanierten.

Neuerdings sollen die Zustände sich zwar wesentlich gebessert haben, aber es dürfte doch geraume Zeit dauern, bis die Südmandschurische Eisenbahn sich die einmal verscherzte

Gunst des reisenden Publikums wieder erwirbt und das Mißtrauen gegen die japanische Verwaltung der Bahn geschwunden ist.

Schwierigkeiten bereitete einer Verkehrsabwicklung auf dieser Strecke zeitweilig auch die Tatsache, daß zwischen der seit 1905 japanischen Strecke der mandschurischen Bahnen bis Kwangtschöngtsu und der jetzt südlichsten russischen Station Tschantschun zeitweise eine verkehrslose Lücke von 13 km bestand, die erst seit 1908 wieder ausgefüllt ist, nachdem sich Rußland und Japan hierüber im Juni 1907 verständigt hatten.

Gelingt es aber den Japanern nunmehr, den Überlandverkehr von Europa wieder von Wladiwostok abzulenken und auf die Südmandschurische Bahn überzuleiten, so bestehen die besten Aussichten, in wenigen Jahren von Berlin nach Tsintau unter ausschließlicher Benutzung des Landwegs gelangen zu können! — Schon heute kann man nämlich von Europa mit der Eisenbahn nach Peking gelangen: die Südmandschurische Eisenbahn bietet einen Anschluß an die Nordchinesische Staatsbahn, die über Yinkou (Niutschwang) und Schanhaikwan nach Peking führt. Die Entfernung Moskau—Peking auf dieser Route beträgt 9281 km, die Entfernung Berlin—Peking 11 229 km. Eine Weiterfahrt von hier mit der Bahn nach Tsintau oder auch nach Schanghai und anderen Orten der dortigen Küste ist bisher, wie erwähnt, nicht möglich; doch wird es mit Hilfe der Jangtse-Bahn vermutlich schon 1911, vielleicht schon 1910, möglich sein, in nur 15 Tagen von Berlin ins Kiautschougebiet zu gelangen, unter gänzlicher Ausschaltung jedes Seewegs. Noch etwas näher wird uns der „ferne Osten“ rücken, wenn die Chinesen ihren schon seit 1898 gehegten Plan demnächst verwirklichen, der Nordchinesischen Staatsbahn durch eine Bahn Kintschoufu—Hsinmintun—Fakumönn—Tsitsikar einen direkten Anschluß an die Sibirische Bahn zu schaffen. Die Zeit wird daher vermutlich nicht mehr fern sein, wo vom Bahnhof Friedrichstraße in Berlin einmal wöchentlich, vielleicht gar noch öfter, ein künftiger „Kiautschou-Expreß“ Reisende davonführt, um sie nach zweiwöchentlicher Fahrt an ihren Bestimmungsort im fernen China gelangen zu lassen.

5. Die Wüste Gobi-Bahn.

Aber noch weiter fliegen die Zukunftspläne und -hoffnungen! Ein Blick auf die Karte zeigt, daß der Weg durch die Mandschurei für die Landreise nach Peking, nach Schanghai, nach Tsintau usw. noch immer einen sehr bedeutenden Umweg darstellen würde; vom Baikalsee bis Peking würde die Bahnlinie einen ungeheuren, nach Südwesten offenen Bogen beschreiben. Sollte dieser gewaltige Umweg sich nicht noch weiter abkürzen lassen? Vielleicht durch eine in direkter Richtung auf Peking zustrebende Abzweigung von der Großen Sibirischen Bahn, die in der Nähe des Baikalsees beginnen könnte und überdies eine völlige Umgehung der lästigen japanischen Beherrschung der Südmandschurischen Bahn ermöglichen würde? Nun, auch hierauf eröffnet sich eine Aussicht für eine spätere Zukunft!

Zwischen dem Baikalsee und Peking liegt zwar die große Wüste Gobi. Aber Wüsten bieten heutzutage den Mitteln des modernen Verkehrs keine Schrecken mehr dar. Schon wird die Wüste Gobi seit 1905 von einem Telegraphen durchquert, der (etwa in der Richtung einer künftigen Bahnlinie) von Werchne Udinsk im Osten des Baikalsees abzweigt und über Kiachta, Urga und Kalgan geradenwegs Peking erreicht. Auch das Projekt einer Gobi-Bahn ist bereits mehr als ein phantastisches Hirngespinst, und wenn dennoch die Verwirklichung der Idee in einer praktisch brauchbaren Weise noch gute Weile haben wird, so sind daran weniger technische, wirtschaftliche oder politische Bedenken schuld, als der schon einmal betonte Nationalstolz der Chinesen, die sich, wie auf anderen Gebieten, so auch im Eisenbahnwesen, neuerdings von der Vormundschaft der Westeuropäer und der Amerikaner gern freimachen und selbst ihre künftigen Bahnen bauen wollen. Wie sie anderweitig schon vereinzelt nationale Bahnen gebaut oder geplant haben, z. B. auf der 50 km langen Strecke vom Hafen Swatou nach Tschautschou, von Kanton nach Kaulung und auf der Tschekiang-Bahn Schanghai—Hangtscheu—Ningpo, so haben sie auch schon von Peking aus in nordwestlicher Richtung

eine Bahn 53 km weit bis an den Fuß des Chingan-Gebirges nach Nankou fertiggestellt, die als erstes Glied einer künftigen Gobi-Bahn in Betracht kommen könnte. Die am 30. November 1906 dem Betrieb übergebene Bahn ist als Symptom der neu erwachenden chinesischen Kultur von nicht geringem Wert: sie ist mit ausschließlich chinesischem Gelde von chinesischen Ingenieuren und Arbeitern und mit chinesischem Material erbaut. Nach westeuropäischen Begriffen läßt sie zwar in bezug auf Bequemlichkeit und Betriebssicherheit sehr viel zu wünschen übrig; aber sie arbeitet doch nicht schlecht, und man versteht den berechtigten Stolz der Chinesen auf ihr nationales Werk. Der Versuch der Chinesen, die vorhandene Linie durchs Chingan-Gebirge hindurch bis nach Kalgan zu verlängern, hat freilich insofern zu einem Fiasko geführt, als man gezwungen war, für den Bau der erforderlichen Tunnels auf der 17¼ km langen Gebirgsstrecke die Hilfe englischer Ingenieure in Anspruch zu nehmen, weil die von chinesischen Ingenieuren entworfenen und geleiteten Tunnelbauten immer wieder einstürzten — dennoch wird in absehbarer Zeit die Eisenbahn von Peking bis nach Kalgan führen, und dann ist der Anschluß durch die nahezu ebene Wüste bis an die Sibirische Bahn wohl nur noch eine Frage der Zeit! Technische Schwierigkeiten nicht gar zu erheblicher Art würde nur das Yablonai-Gebirge zwischen Urga und Kiachta bereiten. Die Gesamtstrecke Peking—Werchne Udinsk beträgt 1550 km. Fertig waren hiervon Ende 1908 freilich nur 69 km, nämlich die genannte Bahn Peking—Nankou, die seither noch 16 km über Nankou hinaus, bis Tschungyungkwan, gediehen ist.

Ehe freilich die künftige Bahn durch die Wüste Gobi vom internationalen Verkehr als ein vollwertiges Beförderungsmittel angesehen wird, bedarf es noch einer weitgehenden Anpassung des chinesischen Bahnbaues an europäische Anforderungen. Darüber wird noch manches Jahr, vielleicht manches Jahrzehnt vergehen, aber kommen wird und muß die Zeit, wo die Eisenbahnen durch die Wüste Gobi dahinfliegen werden!

Das erhoffte Zustandekommen der Gobi-Bahn wird die Ausfuhr Chinas zum großen Teil wieder auf denjenigen Weg lenken,

den sie vor Eröffnung der Sibirischen Bahn seit Jahrhunderten vorwiegend wählte. Besonders die chinesische Teeausfuhr wird davon Nutzen haben, denn die Seereise schadet in nicht geringem Maße dem Aroma und der Güte des Tees, während das Klima der Wüste Gobi seine vortrefflichen Eigenschaften ausgezeichnet konserviert. Der Weg durch die Wüste, zu dessen Überwindung die Kamelkarawanen früher 40—60 Tage gebrauchten, wird nach Fertigstellung der Bahn noch nicht einmal so viel Stunden, wie früher Tage, in Anspruch nehmen: denn man rechnet, daß man mit Hilfe der künftigen Gobibahn in 44 Stunden von Peking bis nach Werchne Udinsk gelangen kann.

Die ganze Strecke Berlin—Tsintau wird dereinst, nach Fertigstellung der Jangtse-Bahn, der Gobi-Bahn und der notwendigen, noch fehlenden Anschlußstrecken, einen fortlaufenden Schienenweg von 10 630 km darstellen, zu dessen Zurücklegung 12½ Tage, genau 291 Stunden Bahnfahrt, notwendig sein werden: von Berlin nach Moskau fährt man dann in 42 Stunden, von Moskau bis Werchne Udinsk in 176, von dort nach Peking in 44 und von Peking nach Tsintau in 29 Stunden — so ungefähr wie der Fahrplan des künftigen deutschen „Peking-Expreß“ oder „Kiautschou-Expreß“ beschaffen sein!

Eine britische Bahn vom Nil zum Jangtsekiang?

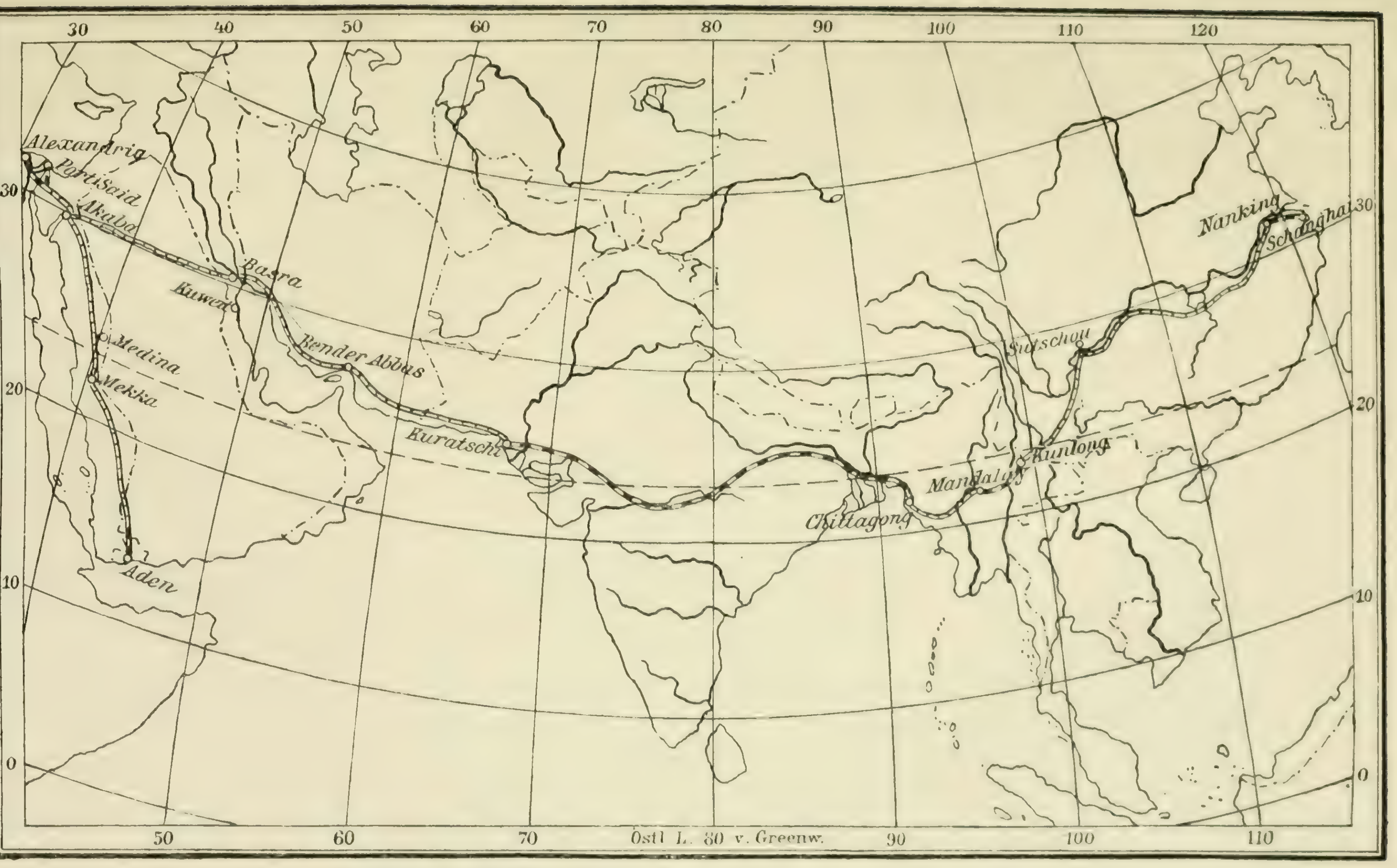
(Hierzu eine Karte auf Seite 131.)

In Asien ist für Englands Machtstellung Rußland der anerkannt gefährlichste Nebenbuhler. In ganz Südasien hat der Union Jack die unbestrittene Vorherrschaft, der Indische Ozean ist gegenwärtig — trotz mancher Gebietsenklaven anderer europäischer Völker — kaum noch anders, denn als eine britische See zu bezeichnen, und keine andere europäische Macht kann daran denken, den augenblicklichen gewaltigen Besitzstand Englands irgendwie zu bedrohen; nur Rußland ist zu fürchten! Neben der russischen Nebenbuhlerschaft erscheint ja Deutschlands Versuch eines wirtschaftlichen Vorstoßes durch Kleinasien hindurch nach Mesopotamien und an den Persischen Golf verhältnismäßig geringfügig, aber gerade die Nervosität, mit der man in England die langsamen Fortschritte und Erfolge des deutschen Bagdadbahn-Unternehmens verfolgt, ist ein deutliches Zeichen, daß England das ganze Randgebiet des Indischen Ozeans und seiner Nebenmeere als seine ureigenste und ausschließliche Interessensphäre betrachtet.

Dem Bestreben Englands, seine ohnehin so gewaltige Machtstellung in Südasien weiter zu festigen und gegen alle schwachen oder starken Angriffe und künftigen Stürme zu sichern, entstammt u. a. auch ein gigantisches Eisenbahnprojekt, das vor rund zehn Jahren zeitweilig ein außergewöhnliches Aufsehen in den interessierten englischen Kreisen hervorrief: der Plan einer ununterbrochen vom Mittelmeer bis zum Gelben Meer, von der Nilmündung zur Jangtsemündung sich erstreckenden britischen Bahn, die, von Alexandria nach Schanghai verlaufend, ein Gegenstück und ein Gegengewicht darstellen sollte zur Sibirischen Bahn der Russen. Der Plan zu dieser ungeheuren Bahn rührte von keinem Geringeren her, als C. A. Moreing, der eine der größten britischen Autoritäten

auf dem Gebiet des Eisenbahnbaues ist und selbst in drei Erdteilen zahlreiche, bedeutende Bahnlinien geschaffen hat. Moreings Name bürgte dafür, daß der Plan der Alexandria—Schanghai-Bahn, der Ende der neunziger Jahre in der Zeitschrift „The Nineteenth Century" zuerst empfohlen wurde, mehr war als ein phantastisches Hirngespinst, das ohne Rücksicht auf technische Möglichkeiten in irgendeinem spekulativen Kopfe auftauchte. Der Gedanke einer in Südasien von England zu schaffenden panasiatischen Bahn, die fast nur die russischen Gebiete ausschloß, ist über die Erörterungen auf dem Papier nicht hinausgediehen und seit einer Reihe von Jahren überhaupt kaum noch diskutiert worden, und nur von einer Ägypten und Indien verbindenden Bahn Quetta—Nuschki—Kerman—Port Said, die besonders von dem vorigen indischen Vizekönig Lord Curzon lebhaft befürwortet wurde, war noch bis in die letzten Jahre hinein die Rede. Als endgültig aufgegeben darf man jedoch den Plan der Alexandria—Schanghai-Bahn, der Nil—Jangtse-Bahn durchaus nicht betrachten, und die leiseste Verschiebung der politischen Machtstellungen in Südasien kann genügen, um ihn aufs neue aufleben zu lassen und vielleicht gar zur Wirklichkeit zu erwecken. Es ziemt sich daher, auch diesem zurzeit schlummernden Riesenprojekt eine kurze Betrachtung angedeihen zu lassen.

Nach Moreings Vorschlag soll die Bahn beginnen in Alexandria oder auch in Port Said, das mit Alexandria schon durch Bahnlinien verbunden ist, und von dort durch die Sinai-Halbinsel und das nördliche Arabien zum Persischen Golf verlaufen, um auf dessen Nordseite weiterhin über Bender Abbas durch Persien und Belutschistan hindurch Kurratschi anzustreben, wo der Anschluß an das bestehende indische Bahnnetz gewonnen werden würde. Innerhalb des englischen Territoriums in Indien, Assam und Burma existiert bereits ein ziemlich dichtmaschiges Bahnnetz, so daß für die östliche Fortführung der panasiatischen Bahn von Kurratschi bis ans Bergland von Ober-Burma, wo dann freilich ein schwieriger Anschluß von Chittagong nach Mandalay am Irawadi gesucht werden müßte, nur einige kleinere, abkürzende



Karte 9. Moreings britische Bahn vom Nil zum Jangtsekiang.

Fertige Bahnen. Geplante Bahnen.

Bahnstrecken zu schaffen wären. In Mandalay bietet sich eine Fortsetzung in einer schon bestehenden, nach Kunlong, an der Grenze zwischen Burma und der chinesischen Provinz Yünnan, führenden Bahn. Schwierig würde zwar der Weiterbau von Kunlong durchs Gebirge bis an den Mittellauf des Jangtsekiang sein, aber Moreing weist auf zwei gangbare Wege hin, Kunlong—Sutschou und Kunlong—Yungchangfu—Mongkiang—Yischan, die ein Erreichen des Jangtse und, in der Verlängerung, am Fluß entlang, eine Weiterführung bis nach Nanking und Schanghai ermöglichen würden.

Die technischen Schwierigkeiten, welche die empfohlene Nil—Jangtse-Bahn bieten würde, wären nicht allzu groß. Erheblichere Mühen und Kosten würden eigentlich nur die Gebirgsdurchbrüche von Chittagong nach Mandalay und von Burma zum Jangtsekiang machen. Jedenfalls würde der Bahnbau erheblich einfacher sein, als der der Sibirischen Bahn, die, als Ganzes betrachtet, an überwundenen Geländeschwierigkeiten der Moreingschen Bahn überlegen sein würde.

Die Gesamtlänge der Bahn von Alexandria bis Schanghai würde 6870 engl. Meilen betragen, die sich auf die einzelnen Strecken folgendermaßen verteilen:

Alexandria—Akaba	250	engl. Meilen
Akaba—Basra	1000	,, ,,
Basra—Kurratschi	1220	,, ,,
Kurratschi—Kunlong	2800	,, ,,
Kunlong—Schanghai	1600	,, ,,
	6870	engl. Meilen = 11050 Kilometer.

Von diesen 6870 engl. Meilen wäre nahezu ein Drittel, nämlich 2000 engl. Meilen, bereits vorhanden, so daß nicht ganz 5000 engl. Meilen oder rund 8000 km neu zu bauen wären, während die Gesamtlänge der Sibirischen Bahn, wie gesagt, einschließlich der mandschurischen Strecke, von Petersburg bis Wladiwostok 8945 km beträgt.

Die außerordentliche Bedeutung, die ein solcher Schienenstrang für die gesamte Kulturwelt, insbesondere aber für das britische Weltreich, haben müßte, liegt auf der Hand. Was die Sibirische Bahn für Rußland, die geplante Panamerikanische

Bahn für die Vereinigten Staaten, die halbfertige Kap—Kairo-Bahn für Englands Stellung in Afrika wäre, das würde Moreings Nil—Jangtse-Bahn für das britische Reich in Südasien sein. Eine Verbindung aller britischen Besitzungen von Ägypten bis Ostasien untereinander, eine vollkommene Beherrschung der mohammedanischen Welt, die Moreing ursprünglich sogar durch eine von Akaba nach Medina und Mekka, vielleicht noch weiter nach Aden, führende Zweiglinie noch gesicherter zu machen gedachte, ein wundervolles strategisches Mittel, das England das unbedingte Übergewicht in halb Asien für die Zukunft sicherte, und nebenbei ein unschätzbares Verkehrsmittel für das internationale Reiseleben — das würde die Nil—Jangtse-Bahn bedeuten, wenn sie zustande käme! Die Reise von Port Said nach Schanghai, die gegenwärtig mindestens 28 Tage beansprucht, würde sich mit Hilfe jener Bahn auf 9 Tage, die nach Kurratschi von 9—10 auf 3 Tage abkürzen lassen, ebenso die Fahrt von Port Said nach Adelaide, die dann bis Madras mit der Bahn erfolgen könnte, von 25 auf 14 und später — nach Vollendung der australischen Überlandbahnen — sogar noch weniger Tage.

Gäbe es keine politischen Bedenken und Rücksichten, so wäre die Nil—Jangtse-Bahn, die für das Verkehrsleben unserer Zeit eine ausnehmende Bedeutung haben würde, ebenso wie eine direkte Überlandbahn von Europa nach Indien, voraussichtlich längst gebaut worden. Wie die Dinge jedoch liegen, ist eine derartige Bahn durch mancherlei politische Konstellationen, insbesondere aber durch die Verpflichtungen Persiens den Russen gegenüber, anscheinend der Weg versperrt. Das hindert jedoch nicht, daß England, wenn es ihm gelingen sollte, am Rande des Persischen Golfs noch festeren Fuß als gegenwärtig zu fassen, dereinst das alte Projekt Moreings wieder hervorholt und daß alsdann die Nil—Jangtse-Bahn wirklich gebaut wird, als neues, glänzendes Zeugnis für den genialen Weitblick der britischen Kolonial- und Verkehrspolitik und für die unermüdliche Zähigkeit in der Durchführung von Maßnahmen, die einmal als richtig erkannt worden sind ad majorem gloriam des „Greater Britain“.

Anatolische Bahn und Bagdadbahn.

(Hierzu eine Karte auf Seite 137.)

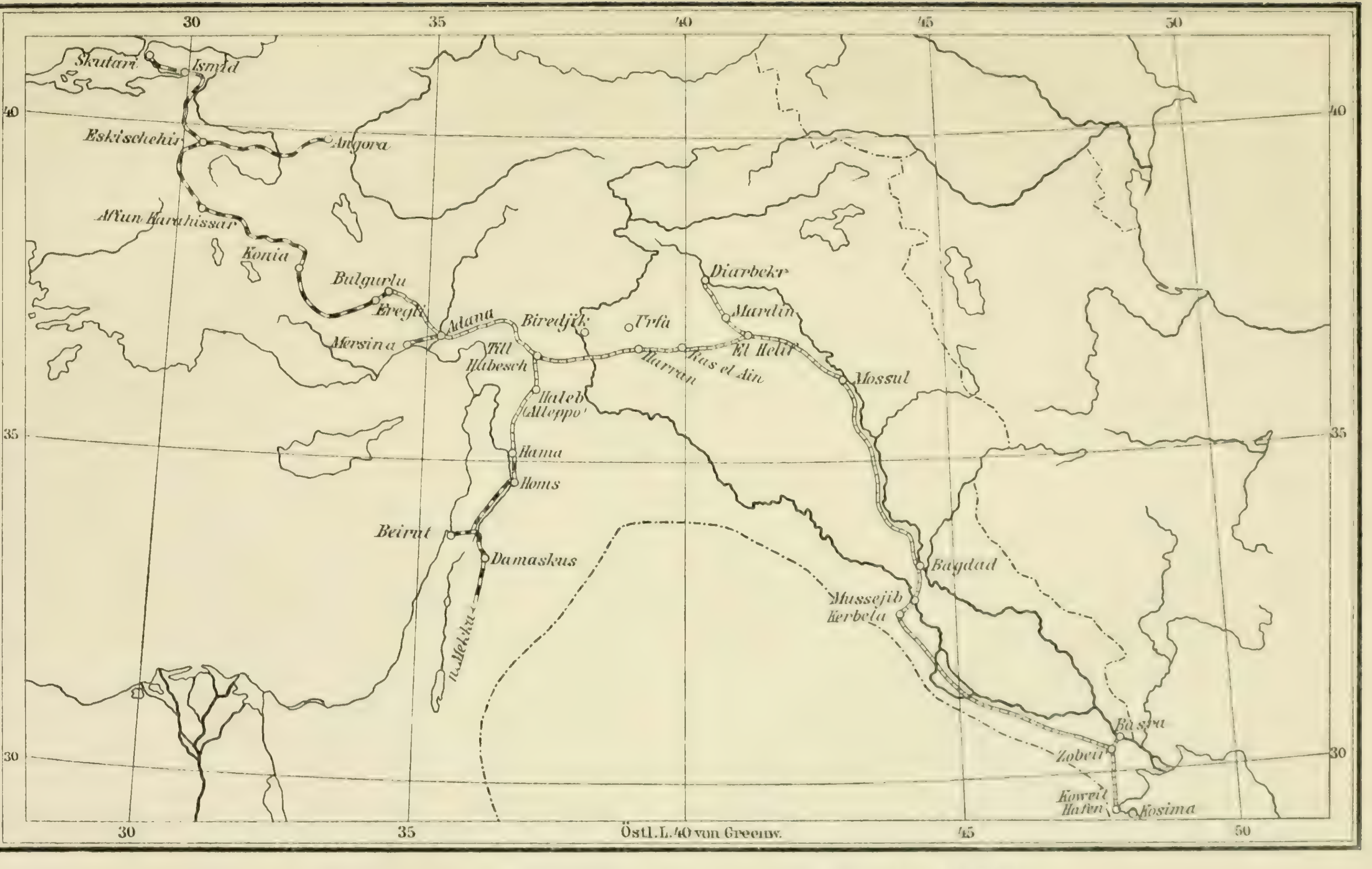
Der in den letzten zehn Jahren so ungemein häufig diskutierte deutsche Plan, eine Bahnverbindung zwischen dem Mittelmeer bzw. dem Ägäischen oder Marmara-Meer und dem Persischen Golf zu schaffen, hat eine ziemlich lange Vorgeschichte. Schon zu einer Zeit, als an den Suezkanal noch nicht gedacht wurde, als in ganz Deutschland noch keine Eisenbahn existierte und in England die Eisenbahnen soeben erst das Licht der Welt erblickt hatten, im Jahre 1833, trug sich der britische Oberst Chesney mit dem Plan, von der Mündung des Orontes eine Bahn zum Euphrat zu bauen und dieser Linie einen Anschluß durch Flußdampfer nach Basra und zum Persischen Golf zu schaffen. Aus dem Bahnbau wurde nichts, der Dampferverkehr kam jedoch zeitweilig zustande, mußte freilich wegen der türkischen Zollplackereien und der Vernachlässigung der Deiche schon bald wieder eingestellt werden. Der Plan Chesneys feierte 1869 seine Wiederauferstehung: ein Ausschuß des britischen Unterhauses beschäftigte sich mit dem Plan, eine Bahn von Iskenderun (Alexandrette), also etwas nördlich von der Orontesmündung, über Antakja (Antiochia), Haleb (Aleppo) und Diarbekr nach Bagdad zu bauen, und Sir Henry Rawlinson empfahl eine großzügige Erweiterung dieses Planes, indem er vorschlug, durch eine weitere, von Bagdad über Teheran, Herat, Kandahar und Schikarpur laufende Bahn das Mittelmeer mit Indien durch einen Schienenstrang zu verbinden, während Hauptmann Cameron einer Dampferverbindung das Wort redete, die von Bagdad den Tigris hinab und durch den Persischen Meerbusen nach Kurratschi und den anderen indischen Hafenorten leitete, und die inzwischen auch zustande gekommen ist.

1880 trat alsdann der Ingenieur Haughton auf und wiederholte mit einer geringen Abänderung die Rawlinsonsche Idee, indem er vorschlug, die seit 1856 von Skutari nach Angora laufende Bahn zu verlängern und über Teheran, Herat und Kandahar nach Schikarpur zu führen. Sein Gedanke fand jedoch zahlreiche und eifrige Gegner in England selbst, wo man, unter Vorwegnahme künftiger politischer Bedenken, darauf hinwies, daß eine derartige Bahnlinie, die Konstantinopel zum Ausgangspunkt einer Verkehrsstraße nach Indien und dem fernen Osten mache, vorwiegend die österreichischen und deutschen, nicht aber die britischen Interessen zu fördern geeignet sei. Die hohe Bedeutung der von Rawlinson und Haughton geäußerten Pläne wurde freilich voll gewürdigt, und diese Erkenntnis verdichtete sich später zu dem noch kühneren, im vorigen Kapitel behandelten Projekt, eine fortlaufende Eisenbahn von der Mündung des Nils bis zur Mündung des Jangtsekiang durch Mesopotamien, Persien, Belutschistan und Indien zu führen. Auch dieser Plan zerschlug sich, und somit ist die nunmehr bereits dreiviertel Jahrhunderte alte Idee der Eisenbahn vom Mittelmeer zum Persischen Golf bis auf den heutigen Tag nicht verwirklicht worden. Immerhin kamen wenigstens im westlichen Kleinasien eine Reihe von Bahnen zustande, die der Verkehrserschließung des Landes selbst galten und von denen immerhin ein beträchtlicher Teil, den wir die „Anatolische Bahn" nennen, als Stammbahn von dem künftigen Bagdadbahn-Projekt benutzt werden konnte. Im Jahre 1888 wurden die ersten 91 km der gegenwärtigen Anatolischen Bahn eröffnet, 1892 folgte die 477 km lange Strecke Ismid—Angora, von der jedoch nur der westliche Teil, etwa der Hälfte der Gesamtlinie entsprechend, bis zur Station Eskischehir in den Verlauf der Anatolischen Bahn fällt. Alsdann wurde eine weitere, zunächst südwestwärts, später südostwärts streichende, abermals 477 km lange Bahn von Eskischehir bis Konia gebaut, deren erster Teil bis Afiun Karahissar am 5. August 1895 eröffnet, während die gesamte Bahn bis Konia im Jahre darauf in Betrieb genommen wurde. Alle diese

Bahnen wurden durch die vorwiegend mit deutschem Kapital arbeitende „Anatolische Eisenbahngesellschaft“ („Société du chemin de fer ottoman d'Anatolie“) ins Leben gerufen, deren gegenwärtige Verwaltung freilich wenig geeignet erscheint, dem Deutschtum in Kleinasien moralische und wirtschaftliche Eroberungen zu machen (vgl. hierüber: Hans Hermann Graf v. Schweinitz, „In Kleinasien“, Berlin 1906, S. 53 ff.): die Amtssprache der Bahn ist nämlich unbegreiflicherweise das Französische, obwohl die französische Sprache in Kleinasien sonst keineswegs geläufiger war als die deutsche, und in den von der Bahn durchzogenen Gebieten breitet sich infolgedessen zurzeit die französische Sprache auf Kosten der deutschen aus! Schlimmer aber noch ist, daß deutsche Beamte und Ingenieure nach Möglichkeit ferngehalten werden, so daß Graf Schweinitz das bedenkliche Urteil fällen konnte: „Heute ist das Unternehmen kein deutsches Unternehmen mehr, es ist ein fremdes, uns sogar feindlich gesinntes.“

Es muß dies Verwunderung erregen, denn es waren deutsche Unternehmer, die 1899, unterstützt von der deutschen Regierung, den Gedanken einer Bahn vom Bosporus zum Persischen Golf aufs neue aufnahmen und ihre ganze Kraft darein setzten, ihn zu verwirklichen. Der vorige türkische Sultan, Abdul Hamid, der sich zu wiederholten Malen in strategischen Dingen und in Verkehrsfragen als ein Mann von weitem und scharfem Blick erwiesen hat — man denke an die seiner persönlichen Initiative entsprungene Hedschasbahn! — erteilte der Anatolischen Eisenbahngesellschaft eine Konzession zur Verlängerung ihrer Bahn nach Bagdad und zum Persischen Golf. Für die Türkei mußte eine solche Bahn, ebenso wie die Hedschasbahn, von höchster Bedeutung sein, sowohl in strategischer, wie in wirtschaftlicher Hinsicht.

Die türkische Machtstellung in den entlegenen südöstlichen Teilen des Osmanischen Reiches steht ja auf ziemlich schwachen Füßen; erst 1906 mußte noch ein Aufstand des Sultans von Koweit gegen die türkische Herrschaft erstickt werden, wobei der Marschall Pertev Pascha, des deutschen Generalfeldmarschalls Grafen Haeseler trefflicher Schüler,



Karte 10. Die Bagdadbahn mit ihren wichtigsten Anschlußlinien.

Fertige Bahnen. Geplante Bahnen.

sich große Verdienste erwarb. Das Vorhandensein einer Bahn bis zum Persischen Golf muß natürlich zur Sicherung der türkischen Herrschaft in den entlegenen, oft von Unruhen heimgesuchten Teilen des großen Reiches außerordentlich viel beitragen; doch auch umgekehrt lassen sich die daselbst stationierten Truppen, vor allem das ausgezeichnete 6. türkische Armeekorps, das in und um Bagdad garnisoniert und eines der besten in der türkischen Armee ist, mit Hilfe einer Bahn im Bedarfsfall sehr rasch nach Konstantinopel oder vielleicht auch an die russische Grenze im Nordosten befördern, wozu einige wichtige neugeplante türkische Bahnen in Kleinasien erheblich beitragen werden, vor allem die Linien Angora—Mersiwan (400 km) und Eregli—Siwas (600 km) in Verbindung mit einer Bahn Samsun (am Schwarzen Meer)—Mersiwan—Siwas—Erzerum (900 km), sowie eine Linie Siwas—Diarbekr—Bitlis—Wan-See.

Noch wertvoller aber ist für die Türkei die wirtschaftliche Bedeutung einer Bahn vom Bosporus zum Persischen Golf. Schon die jetzt vorhandene Teilstrecke der Bagdadbahn eröffnet die großen Kohlenbezirke von Eregli, die außer dem Kohlengebiet von Palu in Kurdistan und einem weiteren in Mesopotamien die einzigen der asiatischen Türkei sind, ferner die gewaltigen, bisher unerschlossenen Petroleumlager von Erbil (Arbela) und Kerkuk, östlich und südöstlich von Mossul, welche die berühmten russischen Petroleumquellen am Kaspischen Meer an Umfang übertreffen, weiterhin die reichen Baumwollgebiete von Adana und Ain Tab, von denen bisher nur das erstere eine bequeme Ausfuhrmöglichkeit über Mersina besitzt, vor allem aber die unendlich fruchtbaren, leider nur völlig verwahrlosten Gefilde von Mesopotamien und Babylonien. Man weiß, was für einen Reichtum und was für eine Kultur diese Länder im Altertum aufzuweisen hatten, als Babylonien durch ein künstliches Kanalnetz von 120 000 km Gesamtlänge für eine ausreichende Bewässerung Sorge trug. Zu ungezählten Malen ist darauf hingewiesen worden, daß die Länder zwischen Euphrat und Tigris bei systematischem Vorgehen unbedingt wieder auf die alte Kulturhöhe gebracht

werden, daß sie, die heute von nur etwa 4½ Millionen Menschen bevölkert sind und dennoch 24 Millionen Hektar Alluvialboden aufweisen, ohne jede Schwierigkeit 20 und mehr Millionen reichlich würden ernähren können. Nach Sprenger brachte Mesopotamien selbst noch zur Zeit seines Verfalls im Mittelalter 235 Millionen Mark an Steuern auf, und es müßte heute, nach erfolgter Wiederkultur, einen Nettoertrag von 1 Milliarde und einen Bruttoertrag von 2 Milliarden Mark erzeugen können; der Boden gibt 60fältige Frucht, und zweimal im Jahre kann in diesem eigenartigen Lande geerntet werden, wo Orangen und Datteln, Alpenrosen und Edelweiß nebeneinander gedeihen. Schon ist ja mancherlei getan worden, um die Kultur des Landes zu heben, aber solange der Verkehr gen Westen im wesentlichen auf Karawanentransporte angewiesen ist, die von Bagdad zum Mittelmeer volle 40 Tage unterwegs sind, wird ein großes Ziel mit kleinen Mitteln angestrebt: nur eine Bahn vermag die Grundlage für eine rationelle Wiederkultur Mesopotamiens zu bieten!

Einige Zahlen werden einen Begriff davon geben, was für eine fast beispiellose Mission die Bagdadbahn in wirtschaftlicher Hinsicht zu erfüllen haben wird. Schon die anatolische Bahn exportiert jährlich etwa 250 000 t Getreide, 100 000 t Steinsalz und 40 000 t Textilprodukte, die kurze Bahn von Adana zum Hafen von Mersina Getreide und Baumwolle im Werte von etwa 20 Millionen Mark. Bagdad beziffert gegenwärtig, wo es noch keine Bahnverbindung hat und auf Karawanentransporte sowie die Tigris-Schiffahrt angewiesen ist, seinen jährlichen Umsatz auf 8 Millionen Piaster an Import, 4 Millionen an Export. Das Vilajet Mossul verschickt jährlich Früchte aller Art, Getreide und Ziegenfelle im Wert von 6 Millionen Francs und weist eine Einfuhr von 12½ Millionen Francs Wert auf. Der Handel Basras, des alten, berühmten Bassora, beziffert sich sogar, obwohl eine dem Schatt el Arab vorgelagerte Strombarre den Verkehr stört, auf 50—75 Millionen Francs. Daß auch aus dem Postverkehr zwischen Europa und Indien, Ostasien, Australien usw. der Bagdadbahn nach ihrer Fertigstellung sehr erhebliche Einnahmen

zufließen müssen, sei nur nebenbei erwähnt. Die Türkei erhofft allein von der Beförderung der indischen Post eine jährliche Einnahme von 400 000 Pfund.

Der Bau der Bagdadbahn ist also für die Zukunft des Osmanischen Reiches von einer geradezu vitalen Bedeutung. Am liebsten würde die Türkei die Linie ja wohl selbst gebaut haben; bei den üblen finanziellen Zuständen des Landes war aber die Erfüllung so großer Kulturaufgaben nur unter Heranziehung ausländischen Kapitals und ausländischer Unternehmer möglich. Immerhin behielt sich die Regierung, bei Erteilung der Konzession an die Anatolische Eisenbahngesellschaft, das Recht vor, die Bahn nach ihrem Belieben jederzeit ankaufen zu können.

Die Konzession der Anatolischen Eisenbahngesellschaft war zunächst freilich ein Vorrecht vorwiegend theoretischer Natur, denn die Regelung aller finanziellen und technischen Fragen, die mit der geplanten Eisenbahn zusammenhingen, blieb einer späteren Zukunft vorbehalten. Es wurde 1900 eine deutsche Kommission unter Leitung des damaligen deutschen Generalkonsuls in Konstantinopel, des heutigen Unterstaatssekretärs im deutschen Auswärtigen Amt Stemrich und des Geh. Baurats von Kapp ausgesandt, um die vorteilhafteste Linienführung ausfindig zu machen. Es stellte sich heraus, daß der Bau ein ebenso schwieriges wie kostspieliges Unternehmen sein werde, und daß, trotz der überaus glänzenden Zukunftsaussichten, auf lange Jahre hinaus von einer Rentabilität der Bahn nicht die Rede sein könne, wenn nicht staatliche Zuschüsse geleistet und Garantien gegeben würden.

Der Direktor der Deutschen Bank in Berlin war es, Dr. Georg Siemens, des großen Werner v. Siemens kongenialer Vetter, dessen kaufmännischer Scharfblick 1888 schon dem Anatolischen Eisenbahnunternehmen zum Dasein verholfen hatte und der nun auch dem neuen deutschen Bagdadbahnunternehmen in langjähriger, mühevoller Arbeit das ungemein schwierige finanzielle Fundament schuf, wofür ihm vom deutschen Kaiser im Dezember 1899 der Adel verliehen wurde. In seiner Eigenschaft als Vorsitzender des Verwaltungsrats

der „Société du chemin de fer ottoman d'Anatolie" schloß er am 23. Dezember 1899 mit dem türkischen Handelsminister Zihni-Pascha einen vorläufigen Vertrag ab, wonach die Gesellschaft die Aufgabe übernahm, binnen 8 Jahren die Bahn in Normalspurweite bis zum Persischen Golf zu bauen. Die Erfüllung dieser Zusage stieß jedoch auf zahlreiche, ungeahnte Schwierigkeiten. Die erforderlichen staatlichen Zuschüsse von seiten der stets in finanziellen Nöten schmachtenden Türkei sicherzustellen, war ein besonders schwieriges Beginnen. Man hoffte von einer Erhöhung der türkischen Eingangszölle, die damals 8 % vom Wert betrugen, die erforderlichen pekuniären Garantien gewinnen zu können, aber die Bewegungsfreiheit der Türkei in allen derartigen inneren Fragen war durch mannigfache internationale Abmachungen derartig gelähmt, daß sie zur Einführung eines höheren Zolltarifs der Genehmigung der Mächte bedurfte. Um diese zu erlangen, verzichtete man von vornherein darauf, das Bagdadbahn-Unternehmen als eine rein deutsche Angelegenheit zu betrachten; vielmehr entschloß man sich, auch ausländisches Kapital heranzuziehen, wobei jedoch die deutsche Führung gewahrt bleiben sollte. Man bemühte sich, die englischen, französischen und russischen Finanzkreise für die Bagdadbahn zu interessieren, hatte damit jedoch nur einen teilweisen Erfolg. Die Bedenken, die in England schon im Anfang der achtziger Jahre gegen das Haughtonsche Projekt laut geworden waren, wiederholten sich jetzt stärker und dringlicher. Zwar gab es in England Kreise, die von der hohen kulturellen Bedeutung der geplanten Bahn durchdrungen waren und im Hinblick auf die Möglichkeit, künftig von London nach Bombay in acht Tagen zu gelangen, eine Beteiligung der britischen Finanzwelt empfahlen; aber obwohl mit dieser Gruppe der Premier Balfour in Verbindung zu stehen schien, siegte die Gegenpartei, deren Organ die „Times" waren, und im April 1903 erklärte Balfour im Unterhaus, daß England sich an dem Bahnunternehmen, für das am 5. März 1903 die endgültige Konzession erteilt worden war, nicht beteiligen werde.

Auch die russische Finanzwelt hielt sich, einem Wink ihrer Regierung gehorchend, von dem Unternehmen fern: Rußland fürchtete nicht nur aus politischen Erwägungen ein Auftauchen Deutschlands und eine Festigung der türkischen Macht am Persischen Golf, wo es mit der englischen Nebenbuhlerschaft gerade genug zu kämpfen hat, sondern es sah in der Bagdadbahn auch eine unerwünschte Konkurrenzlinie für seine mittelasiatischen Bahnen und sogar die Große Sibirische Bahn. Vor allem aber mußte es mit Recht Bedenken hegen, ob nicht seine eigne Getreideausfuhr und seine Baumwoll- und Petroleumproduktion aufs schwerste beeinträchtigt werden würde, wenn die enorm fruchtbaren Gebiete Mesopotamiens der Kultivierung neu erschlossen und die Petroleumbecken von Erbil und Kerkuk dem Welthandel zugänglich gemacht werden würden.

In Frankreich begegnete man dem deutschen Plan wesentlich freundlicher. Es ist dies leicht zu verstehen, da eine Ausführung der Bagdadbahn den Wert der von Frankreich in Syrien gebauten Bahnen leicht beträchtlich erhöhen konnte, wenn der deutsche Schienenstrang einen unschwer herzustellenden Anschluß an die französischen fand. Die französischen Finanzleute haben sich daher auch mit einer sehr beträchtlichen Summe, rund 40% des Gesamtkapitals, an dem deutschen Unternehmen beteiligt, und wenn auch zeitweilig, im Oktober 1903, die damals von Delcassé geleitete französische Regierung die Genehmigung zur Zulassung der Bagdadbahn-Obligationen zur offiziellen Notiz an der Pariser Börse verweigerte, so ist doch diese Schwierigkeit überwunden worden.

Das erste Stück der Bahn von 200 km, für das von der Türkei sogleich die erforderlichen Kilometer-Garantien bereit gestellt wurden, gelangte, nachdem der Sultan am 16. Januar 1902 ein entsprechendes Jrade unterzeichnet hatte, unverzüglich zur Ausführung. Es handelte sich um die Verlängerung der Anatolischen Bahn von Konia über Eregli, wo sich, wie erwähnt, wertvolle, bis dahin unerschlossene Kohlenbecken von 100 km Länge und 10 km Breite finden, bis zum Turkmenen-

dorf Bulgurlu. Diese Strecke wurde sogleich gebaut und am 25. Oktober 1904 dem Betrieb übergeben. In Bulgurlu war man bis an den Fuß des Cilicischen Taurus gelangt. Die Fortführung der Bahn ins Gebirge hinein und weiter über den 1465 m hohen Paß von Gülek Boghas (Cilicische Pforte) in die fruchtbare und landschaftlich schöne Ebene von Adana, wo heute bereits durch meist deutsche Unternehmer umfangreiche Baumwollkulturen gepflegt werden, ist ein technisch, besonders durch viele Tunnelbauten, sehr schwieriges und entsprechend kostspieliges Unternehmen, zu dem man eine ausreichende Zinsgarantie der türkischen Regierung in einer über den Durchschnittssatz beträchtlich hinausgehenden Höhe besonders dringend benötigte. Die Beschaffung des für die Garantie benötigten Geldes stieß aber eben auf die schon erwähnten politischen Schwierigkeiten, die sich immer drohender emportürmten, so daß Jahre hindurch der Weiterbau der Bahn aufs allerschwerste gefährdet schien und die Gegner des deutschen Unternehmens schon höhnten, über Bulgurlu hinaus werde die Bahn niemals hinausgedeihen: dort waren aber von der insgesamt 2290 km langen Strecke erst 200 km, also noch nicht der zehnte Teil, fertiggestellt!

Zwar die von Deutschland seit Jahren erstrebte Erhöhung der türkischen Zölle wurde 1906 nach langen Bemühungen endlich erreicht; aber die Erhöhung um 3 Prozent kam nicht, wie man erwartet und gewünscht hatte, den Kilometer-Garantien für die Bagdadbahn zugute, sondern die Türkei mußte sich, auf Verlangen Englands, ausdrücklich verpflichten, die durch die Zollerhöhung bedingten Mehreinnahmen nicht für die Durchführung des Bagdadbahn-Unternehmens zu verwenden, sondern sie in vollem Umfang für die Durchführung der mazedonischen Reformen zu verbrauchen: nur unter dieser Bedingung gab die englische Regierung ihre Einwilligung. Aus Freundschaft für die Türkei und um ihre Loyalität zu erweisen, stimmte auch die deutsche Regierung dieser Bedingung zu, obwohl zwischen der Anatolischen Eisenbahngesellschaft und der Pforte bereits eine ältere Abmachung bestand, wonach die höheren Zollerträge für die Kilometergelder aufgewendet werden sollten.

Trotz der hiernach sehr trüben Aussichten für eine Weiterführung der deutschen Bagdadbahn über Bulgurlu hinaus gelang es aber schließlich dennoch, türkische Regierungsgelder in ausreichender Höhe dafür flüssig zu machen. Im September 1903 kam, unter hervorragender Mitwirkung deutscher Finanzkreise, eine Unifikation der türkischen Staatsschuld, mit Ausnahme der Türkenlose, zustande. Dadurch wurden Einnahmen frei, die für den Dienst der alten Staatsschulden der Türkei verpfändet waren, die sogenannten Revenus concédés, und die daraus erzielten Überschüsse, die im Muharremdekret der dette publique der Verwaltung der Staatsschulden überwiesen wurden, erreichten bald unerwartet günstige Beträge: sie betrugen z. B. im Jahre 1907 rund 580 000 türkische Pfund, von denen nur ein Viertel auf eine außerordentliche Amortisierung entfiel, während der Rest, also rund 435 000 Pfund, der türkischen Regierung zur freien Verfügung verblieb.

Um die Verwendung dieser bedeutenden Überschüsse des türkischen Staates spielte sich hinter den Kulissen ein langer und hartnäckiger Kampf zwischen den europäischen Mächten ab. Es gelang jedoch schließlich, den Sultan zu bestimmen, jene Überschüsse der Revenus concédés, die bestimmt von Jahr zu Jahr weiter wachsen dürften, und die überdies bis auf weiteres durch die reichen Erträgnisse der Hammelsteuer in den vom Bahnbau durchzogenen Vilajets erhöht worden sind, vorerst der Bagdadbahn zuzuwenden: am 2. Juni 1908 unterzeichneten Vertreter des Sultans, der Anatolischen Eisenbahngesellschaft und der Deutschen Bank in Konstantinopel den Vertrag über die Weiterführung und finanzielle Sicherstellung eines ferneren, 840 km langen Stückes der Bagdadbahn über Bulgurlu bis zum Dorfe El Helif im oberen Mesopotamien. Auf dieser Strecke hat die künftige Bagdadbahn ihre weitaus größten technischen Schwierigkeiten zu überwinden, insbesondere im Taurus- und im Amanus-Gebirge, die das Vilajet Adana umschließen, und in denen sie Pässe von 1465 bzw. 874 m Höhe überwinden soll, während sie zwischen diesen Pässen, bei Adana, bis auf 24 m Meereshöhe hinabsteigen

muß, nur 50 km hinter ihrem höchsten Punkt. Der spätere Bahnbau in Mesopotamien selbst, nach Bagdad und zum Persischen Golf, ist im Verhältnis zur vorgenannten Strecke ziemlich einfach, und an seinem Zustandekommen ist, wenn die Bahn erst einmal bis El Helif in Betrieb ist, wohl keinesfalls mehr zu zweifeln. — Zur Durchführung des Baues der neuen Bahnstrecke stellte die Türkei der Anatolischen Bahngesellschaft 227 Millionen Francs türkischer Staatsobligationen für die Beschaffung der Baugelder zur Verfügung.

Schon das neue Stück Bulgurlu—El Helif, dessen Bau nunmehr gesichert ist, erhöht den Wert des Bahnunternehmens sehr bedeutend. In Adana erreicht die Bagdadbahn Anschluß an die Stichbahn Mersina—Adana und somit an den Golf von Iskenderun; von der Station Till Habesch aus, die nicht mehr fern vom Euphrat gelegen ist, wird zweifellos in absehbarer Zeit eine kurze, technisch keine wesentlichen Schwierigkeiten bietende Anschlußbahn südwärts über Aleppo nach Hama abzweigen und damit den Anschluß an die syrischen Bahnen und weiterhin an die Hedschasbahn bieten und dem Sultan und dem internationalen Verkehr den ersehnten fortlaufenden Schienenstrang vom Bosporus zum Roten Meere und zu den heiligen Stätten Arabiens liefern (vgl. S. 150ff.). Weiter überschreitet die Bahn den Euphrat südlich vom Orte Biredjik, nicht weit entfernt von dem etwas nordwestlich gelegenen Nisib, das durch die Schlacht vom 24. Juni 1839 Berühmtheit erlangt hat. In der Nähe von Biredjik herrscht zurzeit ein ungemein reger Fähverkehr über den Euphrat. 8 Fähren transportieren tagaus tagein die Karawanen und ihre Schätze über den Fluß, und dennoch bleiben die Tiere und Waren oft tagelang liegen, ehe sie von den unausgesetzt in Anspruch genommenen Fähren befördert werden können. Die Bahn zieht sich dann über Urfa (das alte Edessa), Harran und Ras-El-Ain nach El Helif, dem vorläufigen neuen Endpunkt der Hauptlinie, hin. El Helif, ein ärmliches, schmutziges Dorf, liegt noch 225 km von Mossul und dem Lauf des Tigris entfernt und dürfte dereinst eine besondere Bedeutung aus dem Grunde erlangen, weil von hier die Verbindung

mit Mardin und Diarbekr, vielleicht sogar in Gestalt einer Zweigbahn, erreicht werden wird.

Es ist jedoch sogleich nach dem Bekanntwerden des neuen Bahnplanes eine starke Agitation entfaltet worden, die Bagdadbahn geradeswegs über Mardin zu führen. Es ist nicht ausgeschlossen, daß diese Bewegung sich noch durchsetzen wird, denn Mardin gilt als gesundester Ort der asiatischen Türkei und ist eine aufblühende Sommerfrische, die vielleicht noch eine große Zukunft hat.

Vielfach bestand auch der Wunsch, die Bahn solle im Südosten Kleinasiens ans Meer herantreten und demgemäß über Iskenderun und Aleppo gebaut werden. Die Anatolische Bahngesellschaft war auch mit dieser Führung vollständig einverstanden; man mußte aber den Plan fallen lassen, weil der türkische Kriegsminister aus strategischen Gründen Einspruch erhob.

Vertragsmäßig soll der Bahnbau bis El Helif (oder Mardin) nun binnen acht Jahren, also bis 1916, fertiggestellt sein, dürfte aber bereits früher vollendet werden, zumal da östlich von Till Habesch keine besonderen technischen Schwierigkeiten mehr vorhanden sind, sondern höchstens noch Hindernisse kultureller Art, insofern als in jenen Gebieten, am Rande des kurdischen Hochlandes und weiter südöstlich, die türkische Herrschaft vielfach auf schwachen Füßen steht, so daß mit einem Widerstand der Bevölkerung gegen den die Macht des Sultans stärkenden Bahnbau gerechnet werden muß. Unüberwindlich aber werden derartige Schwierigkeiten nicht sein. In Mesopotamien selbst wird die Bahn einen besonders starken Unterbau erhalten müssen, da sie das Überschwemmungsgebiet durchzieht und da der Bahnkörper natürlich hoch genug angelegt sein muß, um den Überschwemmungen entzogen zu sein.

Für jeden Kilometer der neuen Bahn leistet die Türkei eine Garantie von jährlich 11 000 Frs., die sich für jeden fertiggestellten Kilometer auf 15 500 Frs. erhöht. Wenn die Jahreseinnahmen der fertigen Bahn 4500 Frs. pro Kilometer übersteigt, gehören die Einnahmen bis zur Höhe von 10 000 Frs.

vollständig und darüber hinaus zu 60% dem türkischen Staat. Die Kosten der Bahn dürften sich, wegen der teuren Strecken in den Gebirgen und im Überschwemmungsgebiet, auf den ziemlich hohen Betrag von etwa 215 000 Mark für den Kilometer belaufen.

Der Weiterbau der Bahn über Bulgurlu hinaus ist nach eingehender Vermessung der Strecke im Frühjahr 1909 in Angriff genommen worden. Bis zur endgültigen Fertigstellung des ganzen Unternehmens, bis zu dem Zeitpunkt, da die Eisenbahnschiene die alte Märchenstadt Bagdad oder gar Basra und Kasima (Kadhima), den Hafen von Koweit, erreicht hat, wird freilich wohl eine lange Frist verstreichen, und wenn der ursprünglich für 1907 oder 1908 in Aussicht genommene Termin der Eröffnung der ganzen Strecke nur um zehn Jahre überschritten wird, so kann man noch zufrieden sein. Ob es gelingen wird, das deutsche Unternehmen restlos in der geplanten Weise zu verwirklichen, muß dahingestellt bleiben. Der Komplikationsmöglichkeiten sind zu viele, als daß ein Prophezeien der Zukunft mehr als eine phantastische Kombination zu sein vermag. Gerade gegen die geplante Führung nach Kasima richtet sich Englands Protest in erster Linie. Kommt aber die Bagdadbahn dereinst vollständig zustande, so mag sie im Verkehrsleben noch eine enorm hohe Bedeutung gewinnen, zumal da ihr Endpunkt am Persischen Golf, Kasima, das ein Weltmarkt für die Perlenfischerei ist, als bester Hafen des ganzen Golfs gilt. So mag sie den Suezkanal zum Teil seines Wertes entkleiden und nahezu einen Ersatz darbieten für die Unmöglichkeit, in absehbarer Zeit eine direkte Überlandbahn von Europa nach Indien, durch Verlängerung der transkaspischen Bahn oder der Orenburg—Taschkentbahn bis an die indische Grenze zu bauen. Wird sie doch dann, da die Reise von Konstantinopel nach Kasima am Persischen Golf nur zweieinhalb Tage beanspruchen wird, die schnellste Verkehrsmöglichkeit für alle Reisen nach Vorder- und Hinterindien, wie auch nach Australien darstellen, und auch im Verkehr mit Ostasien wird sie nur hinter der Sibirischen Bahn an Schnelligkeit der Beförderung zurückstehen. Gegen-

über dem Seeweg durch den Suezkanal wird die Zeitersparnis bei Benutzung der Bagdadbahn, im Verkehr mit Vorderindien vier bis sechs Tage, mit Hinterindien, Australien und Ostasien sogar bis zu vollen zehn Tagen betragen. Mag auch im allgemeinen eine Seereise angenehmer sein als eine sehr lange Eisenbahnfahrt, so ist es doch bekannt, daß gerade die Fahrt durch das heiße und ungesunde Rote Meer wenig Verlockendes bietet, und da eine solche überdies, wie gesagt, wesentlich länger ist, so mag allerdings die Bagdadbahn dereinst ein höchst gefährlicher Konkurrent des Suezkanals werden, zumal da dessen enorm hohe Durchfahrtsgebühren, die im Durchschnitt für jeden Postdampfer 70 000 Fr. betragen, jedem gleich guten oder gar besseren Konkurrenzunternehmen von vornherein die größten Chancen gibt.

Das türkische Volk ist sich der ungewöhnlichen Bedeutung der Bagdadbahn voll bewußt. Es war interessant, zu beobachten, wie oft sich das junge türkische Parlament bereits mit dem deutschen Unternehmen beschäftigt hat. So interpellierte am 30. Januar 1909 der Abgeordnete für Bagdad, Hakky, den Minister der öffentlichen Arbeiten, Naradunghian, warum infolge der Bagdadbahn-Konzession zwischen Deutschland und England ein so „zugespitzter Gegensatz" entstanden sei, und am 28. Februar gab es im Parlament, im Anschluß an diese Interpellation, eine große Debatte, in der an den Verträgen scharfe und sehr verständige Kritik geübt wurde und die dem Minister mehrfach zu längeren Ausführungen Veranlassung gab. Besonders beachtenswert waren die Ausführungen des Bagdad-Vertreters Hakky, der sich nicht verhehlte, daß die Bahn noch zu erheblichen politischen Bedenken Anlaß geben könne, und die Hoffnung aussprach, daß sie nicht dereinst eine ebensolche Rolle spielen möge, wie die Transvaal-Bahn, die zum Burenkrieg, und die Sibirische Bahn, die zum russisch-japanischen Krieg geführt habe.

An dem endlichen Zustandekommen des großartigen Bagdadbahn-Projekts im ursprünglich geplanten Umfang ist jedoch kaum noch zu zweifeln. Ob freilich der deutsche

Charakter des Werkes bis zum Ende gewahrt bleiben kann, muß dahingestellt bleiben. Unsrer Diplomatie harren hier noch ungemein schwierige Aufgaben. Haben sich doch England und Rußland schon in ihrem asiatischen Abkommen von 1906 dahin verständigt, daß sie für den südlichen Teil der Bagdadbahn dereinst eine internationale Kontrolle fordern wollten. Der Zukunft muß anheim gestellt werden, inwiefern die von so verschiedenen Mächten daran geknüpften wirtschaftlichen und politischen Hoffnungen und Befürchtungen sich im einzelnen verwirklichen werden.

Zum Schluß seien von diesem großartigsten und weitschauendsten Verkehrsunternehmen der heutigen deutschen Weltpolitik noch die Dimensionen der einzelnen Hauptstrecken für die in Konia beginnende Bagdadbahn in Kürze aufgezählt:

Konia—Bulgurlu	200 km
Bulgurlu—Adana	165 ,,
Adana—Biredjik (Euphrat)	335 ,,
Biredjik—Mossul (Tigris)	565 ,,
Mossul—Bagdad	370 ,,
Bagdad—Sobeir	545 ,,
Sobeir—Kasima	110 ,,

Zu diesen 2290 km Hauptbahn kommen nun noch die kleineren Abzweigungen Till Habesch—Aleppo 50 km und Sobeir—Basra 20 km, sowie voraussichtlich die wichtigen Strecken El Helif—Mardin—Diarbekr und Urfa—Diarbekr (280 km), ferner auch eine 110 km lange Zweigbahn, die in Zukunft noch einmal sehr wichtig werden kann, zwischen Sadije und Chanikin. Sadije liegt nicht weit von Bagdad, Chanikin an der persischen Grenze. Auch ein Zweig von Bagdad nach Mendeli an der persischen Grenze war zeitweilig in Aussicht genommen. Mit den beiden letztgenannten Seitenlinien wäre der Bagdadbahn die Möglichkeit gegeben, an die künftig in Persien entstehenden Bahnlinien und durch diese nach Transkaspien und dem ganzen Mittelasien, ja, mittelbar sogar an die Große Sibirische Bahn, Anschluß zu gewinnen!

Die Hedschasbahn oder Mekkabahn.

(Hierzu eine Karte auf Seite 153.)

Der Plan, eine Eisenbahn zu den altheiligen Stätten des Mohammedanismus, nach Medina und Mekka, zu bauen, entstammt z. T. der persönlichen Initiative des vorigen, am 27. April 1909 abgesetzten türkischen Sultans, Abdul Hamid, der ein eigenartiges Gemisch von einem orientalischen Despoten und einem modern fühlenden europäischen Staatsmann darstellte und der insbesondere auf dem Gebiet des Verkehrswesens ein scharfblickender, nach großen Gesichtskreisen denkender, durchaus auf der Höhe der Zeit stehender Mann war. Eine Vielheit von Gründen wirkte zusammen, um die Durchführung des Planes der Hedschasbahn erstrebenswert erscheinen zu lassen. Zunächst kam ein rein religiöses Motiv in Frage: da jeder fromme Mohammedaner mindestens einmal im Leben zu den heiligen Stätten, wo Mohammed gelebt und gewirkt hat, wallfahrten soll, so mußte es als ein Gott wohlgefälliges Werk erscheinen, den gewaltigen Pilgermassen, die jahraus jahrein nach Mekka wandern, die beschwerliche Reise dorthin zu erleichtern, und es ist daher kein Zufall, wenn die zurzeit in der Hauptsache bereits fertiggestellte Bahn fast durchweg der uralten Pilgerstraße folgt, die von Palästina her südwärts nach Medina und Mekka führt und auf der auch einst der junge Mohammed mit der Karawane seines Onkels Abu Tâlib gen Syrien zog. Um das religiöse Leben des Islam hat sich, wie jeder Mohammedaner rückhaltlos anerkennen wird, Abdul Hamid durch die Förderung des Baues der Mekkabahn ein großes Verdienst erworben. Weiterhin mußte eine derartige Bahn aber auch als rein wirtschaftliches Moment, als internationales Verkehrsmittel Bedeutung haben: zusammen mit den syrischen Anschlußbahnen und der deutschen Bagdadbahn,

deren Schaffung ja Abdul Hamid gleichfalls nach Kräften gefördert hat, bot die Hedschasbahn oder Mekkabahn die schnellste Möglichkeit, um von Mitteleuropa ans Rote Meer zu gelangen, dessen nordöstlichste Spitze, nach dem ursprünglichen Plan, eine von der Mekkabahn ausgehende, kurze Zweiglinie bei El Akaba erreichen sollte.

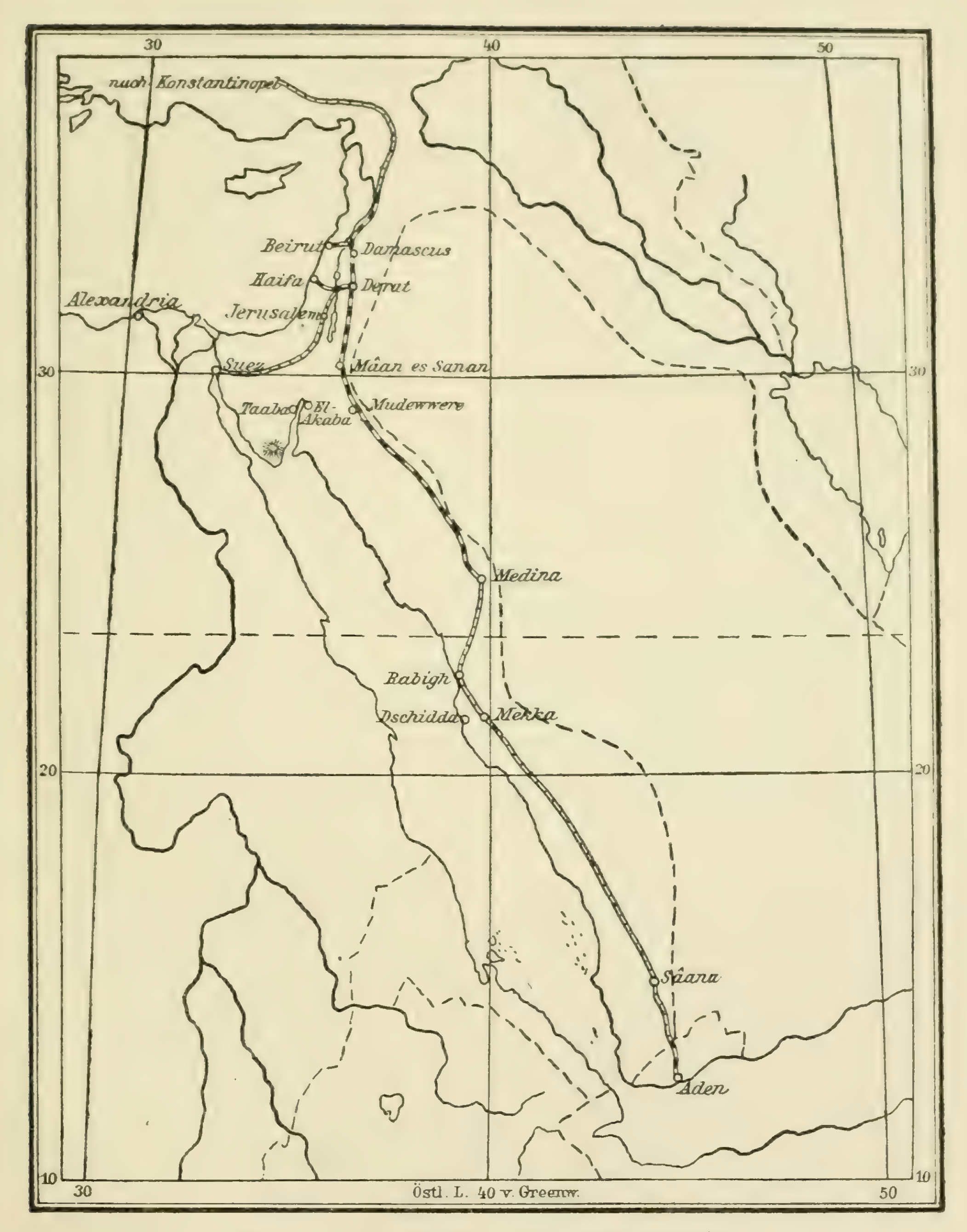
Der Hauptwert der Bahn lag aber für die türkische Regierung in ihrer strategischen Bedeutung. Arabien ist von jeher ein halb unabhängiges Land, und in weiten Teilen der Halbinsel bestand die Herrschaft des Sultans eigentlich stets nur nominell. Insbesondere die Landschaft Yemen ist seit langer Zeit der Schauplatz gefährlicher Aufstände, die von den Türken mit wechselndem Glück bekämpft werden und auch gegenwärtig noch keineswegs völlig gedämpft sind. Noch vor wenigen Jahren, am 20. April 1905, wurde die wichtige Bezirkshauptstadt Saana durch einheimische arabische Stämme erobert, worauf die Provinz Yemen sich für unabhängig erklärte. Fast wider Erwarten wurde damals dieser höchst gefährliche, von Bombay her unterstützte Aufstand durch das strategische Geschick des türkischen Oberkommandierenden Feizi Pascha niedergeschlagen, aber völlig erstickt sind die Unabhängigkeitsgelüste keineswegs, und die Rebellion harrt nur der passenden Gelegenheit, um aufs neue in hellen Flammen emporzulodern. Daß die fertige Hedschasbahn, ähnlich wie die Bagdadbahn, die rasche Pazifizierung ferner, unbotmäßiger Teile des türkischen Reiches weit leichter und vollkommener gestatten wird, als es ohne die Bahn möglich sein würde, liegt auf der Hand. Hauptsächlich aus diesem Grunde wird daher wohl auch die Bahn von den Beduinen, nicht ohne Humor, Dschachschet es-Sultan, „Reitesel des Sultans“, genannt.

Um den religiösen Charakter des Bahnbaues so recht zum Bewußtsein zu bringen, hatte die türkische Regierung verkündet, daß der Schienenweg zu den heiligen Stätten nach Möglichkeit von freiwilligen Spenden der Gläubigen gebaut werden solle, und der Erfolg dieses Aufrufes, der zunächst vielfach als ein Phantasma belächelt wurde, war der denkbar günstigste. Aus allen Teilen der Welt, wo Mohammedaner

wohnten, strömten die Gaben zum Gott wohlgefälligen Werke zusammen, so daß der fromme Plan verwirklicht werden konnte: die Mekkabahn ist tatsächlich zu einem erheblichen Teile von dem freiwillig beigesteuerten Gelde der Gläubigen erbaut worden! Im Frühjahr 1901 begann der Bau vom nördlichen Anfangspunkt, Dimischk (Damaskus), aus, der wichtigsten Stadt des heutigen Syrien, unter Oberleitung des Dresdener Ingenieurs Meißner-Pascha und des türkischen Marschalls Kiassim-Pascha, der die zum Bau herangezogenen Truppen befehligte.

Man hätte im Norden den Bau der Bahn eigentlich, rein wirtschaftlich betrachtet, nicht nötig gehabt, denn dort gab es u. a. bereits die französische Bahn Damaskus—Muzerib. Doch der türkische Nationalstolz duldete es nicht, daß eine religiösen Zwecken gewidmete Bahn auch nur streckenweise unter fremder Verwaltung stand; auch das türkische Kriegsministerium forderte eine in ganzem Umfang türkische Bahn: als daher der in Aussicht genommene Ankauf der französischen Bahn Damaskus—Muzerib an dem zu hohen Kaufpreis, 7 Millionen Francs, scheiterte, baute die türkische Regierung einfach eine parallele Konkurrenzbahn Damaskus—Der'at in nationaler Regie.

Auf ihrem der großen Pilgerstraße folgenden Wege südwärts ist die Bahn, deren Spurweite 1,05 m ist, nun freilich gezwungen, weit abseits vom Meere zu verlaufen. Um die Rentabilität des Unternehmens zu sichern, mußte aber eine Verbindung mit dem Meere angestrebt werden. Konnte doch vor allem die ungemein aussichtsreiche wirtschaftliche Erschließung des östlichen Jordangebietes, das schon zur Römerzeit seiner Fruchtbarkeit wegen berühmt war und das überdies zwischen Es-Salt und Ammân reichhaltige, neuentdeckte Phosphatlager, ferner Erzlager in Midian und Petroleumquellen am Toten Meer birgt, nur durch eine Verbindung der Hedschasbahn mit dem Mittelmeere ermöglicht werden! Diese Verbindung ist denn auch erreicht worden in Gestalt einer 161 km langen Zweiglinie, die von Der'at, 123 km südlich von Damaskus, nahe dem See Genezareth (Tiberias), gelegen, seit 1905 nach dem Mittelmeerhafen Haifa führt, nachdem der Bau im April 1903 begonnen und eine 77 km lange Teilstrecke Haifa—Dschisr-el-Medschâmi



Karte 11. Die Mekka- oder Hedschasbahn.

Fertige Bahnen. Geplante Bahnen.

schon am 27. Mai 1904 eröffnet worden war. Auch diese Zweigbahn Haifa—Damaskus hat eine umfangreiche und komplizierte Vorgeschichte, auf die hier jedoch nicht näher eingegangen sei. Sie steht im Wettbewerb mit der französischen „Hauran"-Linie Haifa—Muzerib sowie mit der gleichfalls französischen, nördlicher gelegenen Libanon-Bahn Beirut—Damaskus, die seit dem 18. August 1902 im Betriebe ist. Im übrigen wird, wie schon angedeutet, die Mekkabahn nordwärts von Damaskus aus über Aleppo und Hama bei Till Habesch Anschluß an die Bagdadbahn und somit an den vom Bosporus herabkommenden Schienenweg finden. Zurzeit klafft freilich noch zwischen Aleppo und Bulgurlu eine 510 km breite Lücke, die aber wohl in wenigen Jahren bestimmt ausgefüllt sein dürfte, worauf man von Konstantinopel nach Mekka in fünf Tagen wird gelangen können.

Die ganze Hedschasbahn von Damaskus bis Mekka wird 1735 km lang sein, wozu noch 161 km der Zweigbahn Haifa—Der'at kommen. Das nördlichste Stück Damaskus—Der'at (123 km) wurde am 1. September 1903, eine weitere 477 km lange Strecke bis zur Oase Mâan es Sauan am 1. September 1905 dem Betriebe übergeben, während die genannte Zweiglinie Der'at—Haifa erst am 15. Oktober 1905 eröffnet wurde. Von Mâan sollte nun eine weitere Abzweigung vom Hauptstrang sich ablösen und, 160 km weit, nach Akaba am Roten Meer führen. Da Mâan 1074 m hoch, Akaba aber am Meere liegt und überdies zwischen beiden Orten eine Wasserscheide von 1600 m Höhe zu überwinden ist, wäre zwar der Bahnbau von Mâan nach Akaba technisch nicht einfach und überdies kostspielig gewesen, aber die türkische Regierung hätte ihn sicher ausgeführt, wenn sie nicht auf ein unüberwindliches politisches Hemmnis gestoßen wäre.

Die geplante Zweigbahn Mâan—Akaba machte nämlich die Engländer nervös und wurde der Hauptanlaß zum Sinaikonflikt des Jahres 1906 zwischen England und der Türkei. Wäre nämlich die Bahn Mâan—Akaba in der geplanten Weise zustande gekommen, so gab es eine ununterbrochene Schienenverbindung von Haifa bzw. von Beirut, später sogar vom Bos-

porus bis ans Rote Meer. Damit war aber dem Verkehrsleben eine Umgehung des Suezkanals ermöglicht; denn trotz der hohen Kosten der Bahnfahrt und trotz der Umständlichkeit der Beförderung auf diesem Verkehrswege mochte dessen Benutzung, wenn die bisher nicht allzuguten Häfen Haifa und Akaba zweckentsprechend ausgebaut wurden, doch noch immer bedeutend billiger sein, als die Beförderung durch den Suezkanal, dessen enorm hohe Durchfahrtsgebühren ja bekannt sind. Vor allem der Personen- und der Postverkehr wäre dann vermutlich dem Suezkanal in beträchtlichem Umfang abspenstig gemacht worden. Es handelte sich also gewissermaßen um die wirtschaftliche Zukunft des Suezkanals, als die Engländer gegen die Zweigbahn Mâan—Akaba mobil machten. Da die Türkei zunächst, trotz Englands Protest, darauf bestand, diese für das Mekkabahn-Unternehmen höchst wichtige Abzweigung herzustellen, so suchte England allen möglichen Folgen mit der bei ihm beliebten und oftmals mit Erfolg angewandten Methode zu begegnen, indem es die in das strittige Gebiet führenden Zugangsstraßen strategisch besetzte und kontrollierte. Die einzige Zugangsstraße nach Akaba zu Wasser war aber in diesem Fall der Golf von Akaba, der zwischen Arabien und der Sinaihalbinsel als lange, schmale Zunge tief einschneidet.

Es traf sich nun für England günstig, daß die politische Grenze zwischen Ägypten und der Türkei durchaus nicht einwandfrei festgestellt war und daß insbesondere über die politische Zugehörigkeit der öden, fast ganz wertlosen Sinaihalbinsel keine bindende Abmachung bestand. Es erhob daher nunmehr Ansprüche auf die früher nie beachtete Halbinsel, die freilich schon lange zuvor meist als zu Ägypten gehörig betrachtet worden war. Der Besitz der Sinaihalbinsel berechtigte England aber zur Festsetzung in Taaba, das Akaba nahe benachbart ist und diesen selber zweifellos zur Türkei gehörenden Ort militärisch beherrscht. Um die Zugehörigkeit von Taaba drehte sich denn auch der englisch-türkische Konflikt von 1906 in der Hauptsache; die Türkei weigerte sich, auf den Besitz dieses Ortes zu verzichten und ließ ihn, als England Ansprüche darauf erhob, sogar militärisch stark be-

setzen. Als trotz wiederholter Aufforderungen und Drohungen Englands die Türken keine Anstalten trafen, den strittigen Ort zu räumen, stellte England im Mai 1906 bereits ein Ultimatum, nach dessen Ablauf am 13. Mai die britische Mittelmeerflotte vor Konstantinopel erscheinen sollte. Diesem Argument war die Türkei nicht gewachsen: Taaba wurde von den Truppen des Sultans geräumt, und der Bau der nun ohnehin in ihrem strategischen und wirtschaftlichen Wert stark beeinträchtigten Zweigbahn Mâan—Akaba unterblieb! — Zwar mußte auf Verlangen der Türkei auch England sich verpflichten, Taaba seinerseits nicht zu besetzen, aber damit war lediglich ein labiler Zustand geschaffen, und im Ernstfall bleibt die Abmachung natürlich ohne Wert. Die Türkei suchte sich für den Fortfall dieser wichtigen Zweigstrecke wenigstens teilweise schadlos zu halten, indem sie nun von Mâan nach Akaba eine Kunststraße und eine Telegraphenlinie herstellen ließ; aber außerdem mußte sie ernstlich darauf bedacht sein, die Mekkabahn nunmehr an einer anderen Stelle, die dem Einspruch der Engländer entzogen blieb, ans Rote Meer heranzuführen, da die Bahn sonst wirtschaftlich eine Totgeburt bleiben mußte. Es scheint ihnen dies auch nunmehr gelingen zu sollen.

An dem Bau der Hauptstrecke der Mekkabahn ist nämlich in den letzten Jahren rüstig weitergearbeitet worden: die Bahn gedieh 1906 bis Mudewwere, 113 km südlich von Mâan, bis wohin sie durch vollkommen wasserarmes Land führt, in dem jahrelang kein Tropfen Regen fällt, und schon am 1. September 1908 wurde die Bahn bis zur heiligen Stadt Medina (1288 km) eröffnet. Von hier bis Mekka bleiben noch 447 km zu bauen. Auf Grund eines Erkundungsberichtes von Mukhtar Bey sollte ursprünglich eine 75 km lange Bahn von Mekka nach dem Hafenort Dschidda am Roten Meer sogar noch vor der Hauptlinie der Mekkabahn vollendet werden, weil sie es ermöglichen sollte, Material zum Bahnbau vom Meere her heranzubefördern, und somit auch von Mekka aus nordwärts den Bau zu fördern, so daß die beiden Enden einander entgegenstreben könnten. Von diesem Plan ist man jedoch schließlich abgegangen und hat sich statt dessen neuerdings dafür entschieden, die Bahn zwischen

Mekka und Medina bei Rabigh ans Rote Meer herantreten zu lassen. Mit der rechtzeitigen Gewinnung des Meeres wird eine wesentlich schnellere Betriebseröffnung der ganzen Bahn zu erreichen sein, voraussichtlich schon 1910.

Daß die Bahn trotz des vorwiegend ebenen Landes, das sie durchläuft, sehr zahlreiche Kunstbauten aufweist, geht aus einem Bericht hervor, den der osmanische Divisionsgeneral und preußische Oberst z. D. Auler-Pascha 1907 in „Petermanns Mitteilungen" erstattete. Danach finden sich allein auf der Strecke von Damaskus bis Mudewwere nicht weniger als 462 Brücken, 271 Aquadukte und 799 Durchlässe, insgesamt also 1532 Kunstbauten. Hierzu kommen noch allein auf der schwierigen Strecke Haifa—Der'at über 500 Brücken und Durchlässe, darunter eiserne Viadukte von 30 + 50 + 30 bzw. 50 + 50 m Spannweite, ferner eine steinerne Brücke über den Jordan von 5 × 12 m, zwei steinerne Brücken über den Jarmuk von je 6 × 12 m Spannweite usw.

Bei den bedeutenden Fortschritten, die die Mekkabahn in den letzten Regierungsjahren Abdul Hamids noch gemacht hat, darf man erwarten, daß die im April 1909 eingetretene Umwälzung in der Türkei und die Thronbesteigung des neuen Sultans Mohammed V. die Fertigstellung des gewaltigen, für den hohen Idealismus der mohammedanischen Welt zeugenden Werkes der Mekkabahn nicht nennenswert verzögern werden, obwohl die eigentliche treibende Kraft des Unternehmens, Abdul Hamids ehemaliger zweiter Sekretär, Mehemmed Izzet Pascha, mit seinem Herrn zusammen gestürzt worden ist.

Mannigfache weitere, großzügige Verkehrsprojekte knüpfen schon jetzt an die Mekkabahn an. Eine im März 1909 durch britische Unternehmer von der Pforte erbetene Konzession zur Schaffung einer Bahnlinie Damaskus—Jerusalem—Suez steht offenbar im Zusammenhang damit und soll wohl von englischer Seite der in Kürze vollendeten Umgehung des Suezkanals ein Paroli bieten. Aber darüber hinaus würde ein solcher Anschluß zwischen den syrischen und den ägyptischen Bahnen (Suez hat bereits Anschluß an das ägyptische Bahnnetz) von großer Bedeutung für das internationale Verkehrs-

leben sein: würde man doch alsdann von Europa bis nach Ägypten und späterhin noch weiter bis in den Sudan, ja, vielleicht bis nach Ost- und Zentralafrika hinein ausschließlich auf dem Schienenwege gelangen können! Noch ist die Konzession nicht erteilt worden, und sie dürfte auch, bis zur Wiederkehr klar geordneter politischer Zustände in der Türkei auf sich warten lassen. Da aber der Anschluß der syrischen und der ägyptischen Bahnen untereinander sowohl im britischen wie im türkischen Interesse liegen muß, steht die Bewilligung zum Bahnbau wohl außer Zweifel!

Nicht unwahrscheinlich ist auch eine dereinstige Weiterführung der Mekkabahn, wenn sie im vollen Umfang fertiggestellt sein wird, südwärts über Saana nach Aden. Schon lange planten die Engländer eine Bahnverbindung ihres arabischen Besitzes mit Ägypten, die über die heiligen Stätten führen sollte (vgl. S. 133). Sie hätten damit nicht nur eine wertvolle Brücke zwischen ihrer afrikanischen und ihrer asiatischen Interessensphäre geschlagen, sondern auch ein maßgebliches Wort an Arabiens heiligen Stätten mitzusprechen gehabt, womit der Stärkung ihrer politischen Stellung in der mohammedanischen Welt gar sehr gedient sein mußte. Der indische Vizekönig Lord Curzon war der Hauptträger dieser politischen Idee. Durch die türkische Mekkabahn ist nun freilich die britische Bahn Aden—Alexandria hinfällig geworden; aber als ein Konglomerat aus britischen und türkischen Bahnlinien mag eine solche Überlandbahn zwischen dem Mittelmeer und dem Indischen Ozean doch noch zustande kommen!

Zum Schluß sei darauf hingewiesen, daß die Kosten der Mekkabahn, trotz des schwierigen Baus und der zahlreichen Kunstbauten, außergewöhnlich niedrig sind: der Kilometer Bahn wird sich auf nicht viel mehr als 40000 Mark im Durchschnitt stellen, so daß die 1288 km lange Strecke Damaskus—Medina nur rund 60 Millionen Mark erfordert haben dürfte. Hierfür ist hauptsächlich der Umstand verantwortlich zu machen, daß zum Bahnbau einfach türkische Soldaten abkommandiert wurden, sowie die Tatsache, daß die freiwilligen Spenden frommer Muhammedaner so unerwartet reichlich flossen.

III. Afrika.

Die Kap—Kairo-Bahn.

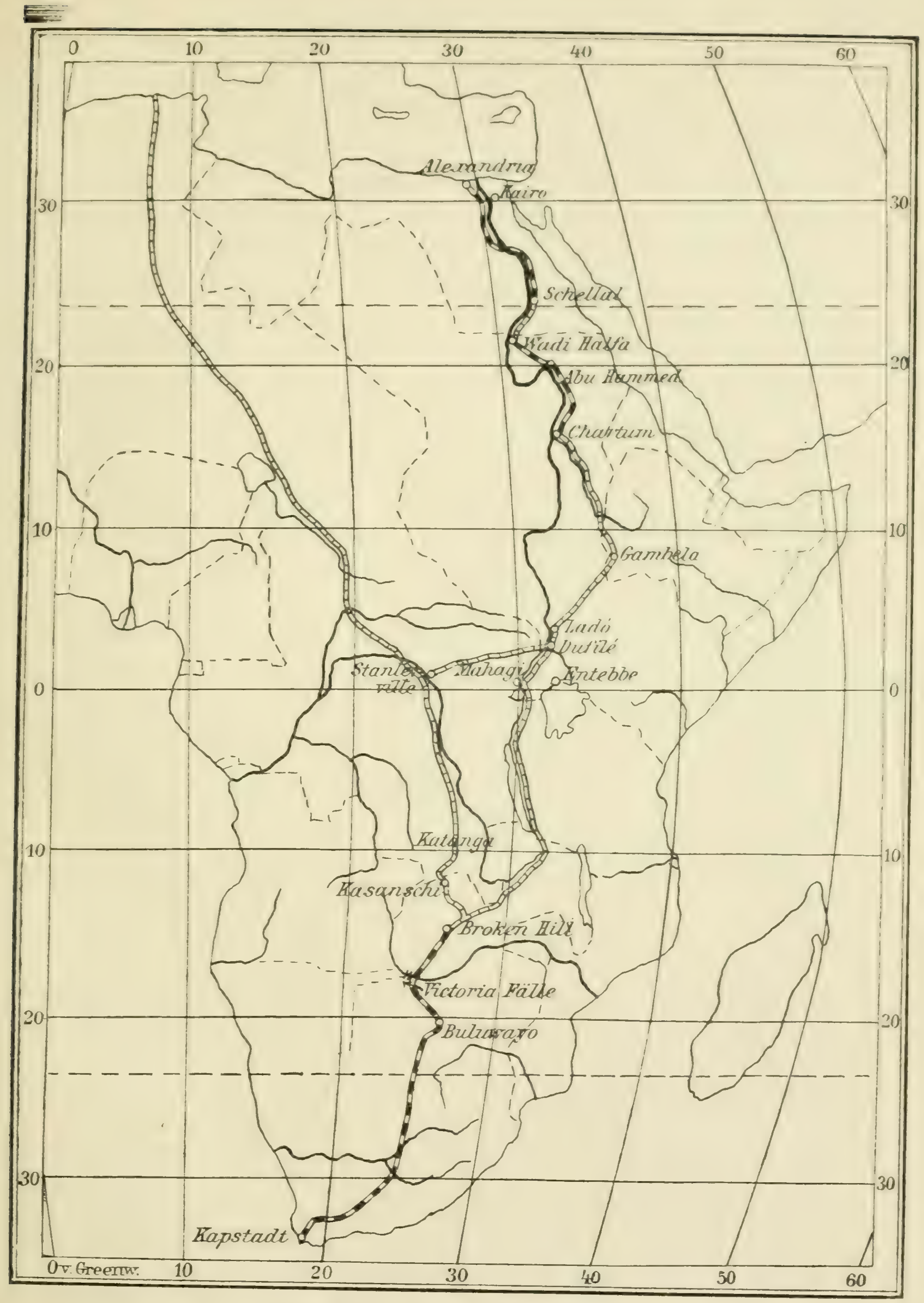
(Hierzu eine Karte auf Seite 161.)

Die in Afrika zurzeit vorhandenen Eisenbahnen dienen, von wenigen Ausnahmen abgesehen, bisher fast durchweg dem Nahverkehre. Von der Küste ausgehend, pflegen sie zumeist dem Hinterland ein willkommenes Hilfsmittel zur Verbilligung und Verbesserung der überseeischen Ein- und Ausfuhr zu sein; sie erfüllen auch in dieser Beziehung eine nicht geringe volkswirtschaftliche Aufgabe vielfach mit überraschend gutem Erfolge, aber eine Kulturerschließung in bedeutendem Maßstabe, eine großzügige Verkehrspolitik ist mit den vorhandenen afrikanischen Bahnen noch nicht oder doch nur erst anfangsweise erreicht worden. Nur eine unter den zurzeit in Angriff genommenen Eisenbahnen des schwarzen Erdteils macht in dieser Hinsicht eine rühmliche Ausnahme und darf als eine der kühnsten und weitschauendsten Unternehmungen bezeichnet werden, die je eines Menschen Hirn entsprungen sind; das ist die vielgenannte Kap—Kairo-Bahn, die den Erdteil in seiner ganzen gewaltigen Ausdehnung von Süden nach Norden in einer Gesamtlänge von 5875 engl. Meilen durchziehen und die britische Vorherrschaft darin unverrückbar fest begründen, für alle Zeiten sichern soll. Ob der dem Riesengeiste des Cecil Rhodes entstammende ungeheure Plan in vollem Umfange zur Ausführung gelangen wird, ist noch nicht sicher zu übersehen. Was in wenigen Jahren geschaffen worden ist, übersteigt jedenfalls die kühnsten Erwartungen und läßt auch die eifrigsten Zweifler allmählich sich mit dem Gedanken vertraut machen, daß die Schienenverbindung vom Kap bis Kairo in nicht allzu ferner Zukunft einmal Tatsache werden könne.

Ähnlich wie bei der Panamerikanischen Bahn, sind die ersten Glieder der Kap—Kairo-Bahn natürlich nur aus lokalen Bedürfnissen heraus und nicht im Hinblick auf den erst in den 90er Jahren aufgetauchten Rhodesschen Plan geschaffen worden. In Ägypten gab es schon 1856 eine Eisenbahnlinie (Alexandria—Tanta—Benha), die heute als Teilstrecke der Kap—Kairo-Bahn in Anspruch genommen werden kann, und auch in der Kapkolonie waren Hunderte von Kilometern der heutigen Kap—Kairo-Bahn bereits vorhanden, ehe die politischen Ereignisse der neunziger Jahre und das Aufblühen der britischen Herrschaft im inneren Afrika, die Begründung von „Rhodesia", im Hirn des „ungekrönten Königs von Südafrika" die gewaltige Idee reifen ließen, die britische Vorherrschaft im schwarzen Erdteil mittelst eines ununterbrochenen Schienenstranges zu sichern und unangreifbar zu machen. Geträumt freilich muß Rhodes von einer solchen Möglichkeit schon zeitig haben, denn bereits 1884 erwiderte er dem später in Chartum gefallenen General Gordon-Pascha, der ihn aufgefordert hatte, seine Sudan-Expedition zu begleiten, ihn hinderten andere Pläne, der Einladung Folge zu leisten, er hoffe jedoch, noch einmal mit ihm in Chartum zusammenzutreffen — dann aber von Süden her!

1. Der südliche Zweig.

Das erste Stück der künftigen Kap—Kairo-Bahn im Süden entstand 1859: Kapstadt—Wellington (58 engl. Meilen). Die Entdeckung von Diamanten im westlichen Griqualand, 1867, ließ die Bahn zunächst nur bis Worcester wachsen, denn die Weiterführung des Schienenwegs durch die Große Karru und durch das nördlich angrenzende Gebirgsland war schwierig. Die Diamantenfelder von Kimberley waren zwar schon 1871 von den Engländern annektiert worden, aber der aufblühende Ort Kimberley, das ehemalige Colesberg Kopje, wurde erst 1885 von der Bahn erreicht. 1890 lief die Bahn bis Vryburg, im Oktober 1894 bis Mafeking, im Juni 1895 bis Gaberones.



Karte 12. Die Kap—Kairo-Bahn.

Fertige Bahnen. Geplante Bahnen.

Inzwischen hatte aber schon Cecil Rhodes seine bewundernswerte, durch geniale Energie wie durch Rücksichtslosigkeit gleich ausgezeichnete Wirksamkeit zu entfalten begonnen. Schon das Vortreiben der Bahn nach Vryburg und Mafeking war sein und der von ihm 1893 ins Leben gerufenen „Rhodesia Railways Company" Werk gewesen. — Am 4. November 1897 wurde der Betrieb der Bahn bis Buluwayo ausgedehnt, das erst vier Jahre zuvor den Matabele abgenommen worden war. — Auch sonst sorgte Rhodes aufs beste für die Eisenbahnerschließung Südafrikas. Hier haben die heut britischen Gebiete, die Kapkolonie, die früheren Burenrepubliken, Natal und das südliche Rhodesia bereits jetzt den Charakter von Ländern erhalten, die im wesentlichen von Eisenbahnen erschlossen sind. Von Kapstadt, von Port Elizabeth, von Port Alfred, East London und Durban aus führen im Kapland und in Natal Bahnlinien ins Innere, wo sie sich mannigfach treffen und schneiden. Nur die an Deutsch-Südwestafrika angrenzenden Gebiete des Kaplandes und des Betschuanalandes entbehren noch der Schienenwege, abgesehen von einer kurzen Stichbahn, die von Port Nolloth am Atlantischen Ozean südlich vom Orange-Fluß über Steinkopf nach Ookiep im Nama-Lande und Springbok verläuft (vgl. Karte 14 auf S. 203).

Die weitere Führung der Bahnen in Rhodesia nordwärts über Buluwayo hinaus ließ nicht lange auf sich warten. Die raffiniert schlaue Idee, die Bahn unmittelbar angesichts der gewaltigen Viktoriafälle über den Sambesi zu führen, womit auf die Anziehungskraft dieses erst im November 1855 von Livingstone entdeckten Naturphänomens auf die Weltenbummler unter den Vergnügungsreisenden spekuliert wurde, zeigte gleichzeitig, wie man alle Mittel anwandte, um dem riskanten Bahnbau auch finanziell das Rückgrat zu stärken. Der Bau der gewaltigen, 198 m langen Eisenbahnbrücke über den Sambesi, deren 152½ m langer Hauptbogen in einem einzigen kühnen Schwung über den 120 m tiefen Schlund der tosenden Sambesistrudel unterhalb des Falles hinwegsetzt, ist eines der bewundernswertesten Ingenieurwerke der Jetztzeit. Der Bau der Brücke, die von der „Cleveland Bridge

and Engineering Company" in Darlington hergestellt worden ist, hat allein 1 400 000 Mark gekostet. Seit dem 12. September 1905 brausen die bequemen Luxuszüge des Sambesi-Expreß an den Viktoriafällen vorüber, und in richtiger Erkenntnis von der Anziehungskraft dieses größten und erhabensten Wasserfalles der Erde auf die Krösusse unter den Vergnügungsreisenden ist in der Nähe bereits ein mit allem Komfort der Jetztzeit ausgestattetes, erstklassiges Hotel entstanden, in einer Gegend, die noch vor wenig Jahrzehnten keines Weißen Fuß betreten hatte und die noch vor ein paar Jahren eigentlich nur den Forschungsreisenden zugänglich war.

Neben den Viktoriafällen haben sich auch die rätselhaften Ruinen von Zimbabwe, die nicht allzuweit von Buluwayo unter 20° 16′ südl. Breite und 31° 10′ westl. Länge gelegen sind, als Anlockungsmittel für Fremde bewährt.

Cecil Rhodes hat die Fortführung seiner Kap—Kairo-Bahn bis zu den Viktoriafällen nicht mehr erlebt: am 26. März 1902, noch vor der Beendigung des Burenkrieges, ist er dahingegangen. Der Körper des gewaltigen „Napoleon von Südafrika" ruht in dem selbstgewählten Grab von gewaltiger Erhabenheit in den einsamen Matappo-Bergen, 15 km von Buluwayo entfernt, nahe dem Schienenstrang, mit dem sein Name für immer verbunden bleibt; sein Geist aber hat auch nach seinem Tode fortgewirkt, und der Bau der Kap—Kairo-Bahn ist gefördert worden und wird auch weiterhin sich in der von ihm vorgezeichneten Weise weiterentwickeln. Rhodes hat Nachfolger gefunden, die seinen Weg fortgesetzt haben, und die Stiftung des Diamantenkönigs Alfred Beit, der 24 Millionen Mark zum Zwecke des Ausbaues der Bahnen Südafrikas, und insbesondere der Kap—Kairo-Bahn, gespendet hat, beweist, daß man auch in finanzieller Hinsicht wenig Sorgen zu haben braucht, wenn die Zwecke der britischen Politik und des britischen Handels weitere Fortschritte im Bau der Kap—Kairo-Bahn für wünschenswert halten.

Nach Cecil Rhodes' Tode und der Beendigung des Burenkrieges hatte die britische bzw. die kapländische Regierung die von Rhodes und seiner „British Imperial South Africa

Company" (Südafrikanische Gesellschaft) geschaffenen Bahnen übernommen und den Weiterbau auch sogleich mit großer Schnelligkeit gefördert; es wurden täglich etwa $1^1/_2$ km Bahn im Durchschnitt gebaut, an dem einzigen Tage des 25. September 1905 allein volle $9^1/_4$ km!

Freilich war die Fortführung der Bahn über die Viktoriafälle, zunächst bis Kalomo, das am 29. Mai 1905 erreicht wurde, später bis zur Grube Broken Hill im nördlichen Rhodesia, wirtschaftlich ein Wagnis hervorragender Art. Die wirtschaftlichen Grundlagen dieser insgesamt 602 km langen Bahnlinie, auf der gegenwärtig nur je einmal wöchentlich ein Zug in beiden Richtungen verkehrt, waren kaum der Rede wert. Hatte sich schon der Bau der Bahn zu den Viktoriafällen nur auf den erhofften Touristenverkehr und auf die 25 km südlich von den Fällen gelegenen Kohlenlager von Wankie gestützt, so basierte der Weiterbau nach Broken Hill lediglich auf den Blei- und Zinklagern dieses Ortes, deren wirklichen Wert man noch nicht einmal abzuschätzen vermochte. Im übrigen war das Gebiet nördlich vom Sambesi eine wenig erfreuliche Gegend, wasserarm, fiebergeschwängert, unbewohnt, so daß der Bahnbau in diesen Teilen, zu dem alles Material auf Ochsenwagen herangefahren werden mußte, an sich wenig Verlockendes hatte. Eine 500 m lange Brücke über den Kafuë beanspruchte allein sechs Monate Arbeit, da jeder Pfeiler pneumatisch eingerammt werden mußte. Der Betrieb nach Broken Hill wurde 1907 eröffnet, ist bisher aber durchaus unrentabel; die wenigen Züge sind fast stets leer, und ein Grubenbetrieb in Broken Hill selbst ist bisher sogar noch nicht einmal in Angriff genommen worden.

Und dennoch dürfte es nicht mehr lange dauern, bis auch diese weltvergessene Strecke einen regeren Verkehr aufzuweisen haben wird. Vorläufig endet zwar der südliche Zweig der stolzen Kap—Kairo-Bahn im toten Broken Hill, 3226 km oder fünfeinhalb Tage Bahnfahrt von Kapstadt entfernt; aber das Glück begünstigt den Wagemut des britischen Imperialismus, das Glück und — — die kolonialen Fehler der anderen Nationen!

Zunächst liegt etwa 190 km nördlich von Broken Hill, nahe der Grenze des Kongostaates, die große Kupfergrube von Bwana Mkubwa und 250 km weiter westlich, auch noch auf britischem Gebiet, die Gold- und Kupfergrube von Kasanschi. In beiden Gruben hat bereits früher, in unbekannter Zeit, ein Bergwerksbetrieb stattgefunden — wer die Unternehmer waren, die die vorhandenen Schächte angelegt haben, ist freilich bisher nicht geklärt worden. Die Ausbeutung dieser beiden Gruben allein erscheint jedoch abermals nicht als lohnend genug, um die Bahn über Broken Hill bis hierher zu verlängern, und überdies müßte die ursprünglich geplante Route der Kap—Kairo-Bahn von Broken Hill nordöstlich zum Tanganyika abbiegen und jene Gruben weit links liegen lassen; aber eine über die genannten Gruben führende Zweigbahn von Broken Hill nach dem etwa 640 km nordwestlich gelegenen Kambove im Kongostaat wird nicht nur jenen beiden alten Bergwerken neues Leben einflößen können, sondern auch der Bahn bis Broken Hill eine reiche Beschäftigung sichern.

Kambove ist nämlich der Mittelpunkt des berühmten Katanga-Distrikts, dessen enormer Reichtum an Mineralien (Gold, Silber, Zinn, Kupfer), Kautschuk und Elfenbein auf viele Milliarden bewertet werden muß, dessen Schätze aber bisher nicht ausgebeutet werden konnten, weil die Transportmöglichkeiten fehlten (vgl. das Kapitel über die Katanga-Bahnprojekte, S. 194 ff.). Bestände bereits in Deutsch-Ostafrika die seit langer Zeit geplante, aber nur allzu langsam vorwärtsgeschrittene Bahn von Daressalaam über Tabora zum Tanganyikasee oder könnten die Portugiesen von der Lobito-Bai in Westafrika ihre bereits in Angriff genommene Bahn, deren Bau nach erfolgter Fertigstellung bis Sapa (154 km) inzwischen wieder eingestellt worden ist (vgl. S. 206 f.), in absehbarer Zeit einmal ins Katanga-Gebiet verlängern, so hätte die Kongoregierung es nicht nötig gehabt, mit der rhodesischen Regierung in Verbindung zu treten und mit ihr ein Abkommen zu treffen, wonach die Bahn von Broken Hill so schnell wie möglich bis Kambove verlängert werden soll. Eine Ausfuhr der Schätze Katangas über die Lobito-Bai oder über Daressalaam wäre der

Kongoregierung sicher viel erwünschter gewesen (vgl. S. 197), als ein Transport über die fernen Häfen Südafrikas, der sehr viel zeitraubender und ganz erheblich teurer ist; da aber die Herstellung einer Bahnverbindung Zentralafrikas mit der Küste Deutsch-Ostafrikas oder Portugiesisch-Westafrikas noch in weitestem Felde steht, ist es nur natürlich, wenn man im Kongostaat sich das sogleich Erreichbare sichert. Nach langwierigen Verhandlungen ist kürzlich durch ein Übereinkommen zwischen der englisch-belgischen Gesellschaft „Minière du Haut-Katanga" und der rhodesischen „Tanganjika Concessions Limited" das erforderliche Kapital für die Herstellung der Zweigbahn Broken Hill—Bwana Mkubwa—Kambove beschafft und der Bau der Firma Pauling and Co. übertragen worden.

Ob die von Broken Hill nordwestwärts abschwenkende Zweigbahn dauernd in Kambove enden wird, muß dahingestellt bleiben. Was für weitschauende Riesenpläne sich an diese Bahn knüpfen, wird noch im Kapitel über die Tschadsee-Bahnprojekte (S. 185) behandelt werden.

Die Zweigbahn nach Kambove hängt mit dem eigentlichen Kap—Kairo-Projekt natürlich nur ganz lose zusammen. Der Weiterbau der Kap—Kairo-Bahn selbst, die schon durch die Berührung der Viktoriafälle in Rhodesia eine viel westlichere Lage, als ursprünglich beabsichtigt, erhalten hat, muß ungefähr in rechtem Winkel zur Richtung jener Zweigbahn, nordostwärts, erfolgen. Sie dürfte in absehbarer Zeit bei Kituta die Südspitze des Tanganyika und die Grenze von Deutsch-Ostafrika zuverlässig erreichen, da sie bis dorthin Gebiete von Rhodesia durchzieht, die fruchtbar und vor allem reich an Kautschuk sind. Wie der Weiterbau von dort nordwärts möglich gemacht werden kann, wird noch weiter unten betrachtet werden (S. 169 ff.). Sehen wir jedoch zunächst zu, wie es mit dem nördlichen, ägyptischen Ende der Kap—Kairo-Bahn zurzeit bestellt ist!

2. Der nördliche Zweig.

Die Bahn folgt von Kairo bzw. Alexandria an im großen und ganzen dem Lauf des Nils. Während aber im Süden

Afrikas die Spurweite der Kap—Kairo-Bahn durchweg 1,067 m beträgt, ist sie im Norden nicht einheitlich. Von Kairo bis Luxor, auf eine Strecke von 644 km Länge, ist die Normalspur (1,435 m) angewendet, von Luxor bis Schellal, 241 km, folgt alsdann die Kapspur (1,067), so daß in Luxor jedesmal eine Umladung stattfinden muß. In Schellal, das unmittelbar im Süden von Assuan liegt, dem jetzt durch sein riesiges Staubecken im Nil so berühmt gewordenen Ort, endet bisher das nördlichste Stück der ägyptischen Bahnen, weil hier, oberhalb des ersten Katarakts, der Nil 322 km weit, bis in die Gegend von Wadi Halfa, schiffbar ist, so daß der Wasserweg die Eisenbahn abzulösen vermag. Doch ist eine Fortführung der Bahn längs des Flusses auf dem rechten Ufer des Stromes in Aussicht genommen, da die zweimalige Umladung der Güter in Schellal und Wadi Halfa sich teurer stellt, als die Mehrkosten des Bahntransportes gegenüber der Schiffsbeförderung. In Wadi Halfa, wo sich der zweite Katarakt des Nils findet, der die weitere Schiffahrt stromaufwärts unmöglich macht, setzt wieder der Schienenweg der Eisenbahn ein und führt einmal längs des Stromes 327 km weit aufwärts bis Kerman, oberhalb des dritten Katarakts, wo der Nil wieder auf eine große Entfernung schiffbar wird. Der Hauptstrang der Kap—Kairo-Bahn aber zweigt von Wadi Halfa in südöstlicher Richtung quer durch die Nubische Wüste ab und verkürzt den großen Bogen, den der Nil hier beschreibt, sehr beträchtlich. Bei Abu Hammed erreicht die Bahn nach ihrer Wüstendurchquerung wieder den Strom und folgt ihm nun, andauernd auf seinem rechten Ufer verbleibend, bis nach Halfaja bei Chartum. Die Bahn von Wadi Halfa bis Chartum ist 965 km lang, und die Fahrt auf dieser Strecke, welche wieder Kapspur aufweist, währt 32 Stunden. Zwischen Abu Hammed und Chartum ist die Bahn eine Notwendigkeit, da der Strom hier, wegen des Vorhandenseins des fünften und sechsten Katarakts, nur auf verhältnismäßig kurze Strecken schiffbar ist.

In der historisch so bedeutsamen Gegend von Chartum und Omdurman, die durch General Gordons Tod (26. Januar 1885) und Lord Kitcheners entscheidenden Sieg über den

Mahdi (2. September 1898) überaus denkwürdig ist, hier, am Zusammenfluß des Blauen und des Weißen Nil, endet vorläufig der nördliche Teil der Kap—Kairo-Bahn, der also bisher eine vorhandene Schienenlänge von insgesamt 1850 km in zwei durch eine größere, 322 km breite Lücke (Schellal—Wadi Halfa) unterbrochenen Stücken besitzt. Oberhalb von Chartum weist der Hauptstrom, der Weiße Nil, zunächst keine weiteren Katarakte auf und ist auf die bedeutende Länge von 1600 km für die Schiffahrt ohne Unterbrechung benutzbar, so daß hier eine Bahn kein unbedingtes Erfordernis des Verkehrs sein würde. Immerhin dauert die Fahrt den Fluß entlang auf der 1600 km langen Strecke von Chartum über Faschoda bis Ladó volle 20 Tage, so daß der Zeitersparnis halber eine dorthin verlaufende Bahn sicherlich sehr willkommen sein würde. Eine solche Bahn würde jedoch voraussichtlich nicht am Nil entlang, sondern von Chartum aus über Roseires und Gambela nach Ladó gebaut werden (vgl. das Kapitel über die abessinischen Bahnen und Bahnprojekte, S. 208 ff.).

Hinter Faschoda befindet man sich bereits im Hinterland des heutigen Britisch-Ostafrika, in Uganda. Bei Redjaf, südlich von Ladó, wird der Nil abermals für die Schiffahrt ungeeignet, und erst von Dufilé an ist er aufs neue befahrbar. Eine Bahn Redjaf—Dufilé wird daher unzweifelhaft in absehbarer Zeit gebaut werden: zur Verkehrserschließung des innersten Afrika und vor allem der nördlichen Teile des Kongostaates, die sich durch ungemeine Fruchtbarkeit und riesige Reichtümer an Bodenschätzen auszeichnen (vgl. das Kapitel über die Uëllebahn, S. 198 f.), ist sie eine unbedingte Notwendigkeit. — Südlich von Dufilé hingegen bedarf es zur Abwickelung des Personen- und Güterverkehrs keineswegs einer Bahn; ihr Bau wäre daher nur erforderlich, wenn eben unter allen Umständen eine Kap—Kairo-Bahn ohne eingeschaltete Wasserwege zustande kommen soll. Zurzeit liegt aber die meiste Wahrscheinlichkeit dafür vor, daß die Kap—Kairo-Bahn, wenigstens fürs erste, nur in der Weise ausgeführt wird, daß die Wasserstraßen überall, wo es angängig ist, mitbenutzt werden und daß die Bahnstrecken nur da angestrebt werden, wo die Wasserläufe ver-

sagen. Eine spätere Zukunft mag dann, zu Zwecken der Zeitersparnis, vielleicht eine allmähliche Ausschaltung der Fluß- und Seenschiffahrt ins Auge fassen.

Von Dufilé aus wird sich daher der Verkehr südwärts zunächst wieder des schiffbaren Nils bedienen, der 220 km südlich den Albert Nyanza (Albert-See) durchfließt. In Mahagi am Nordende des Sees wird die wichtige künftige Uëllebahn des Kongostaates enden, die eine Verkehrsbrücke zwischen Kongo und Nil zu schlagen berufen ist (vgl. S. 198 f.). Vom Albert-See kann man zu Schiff in den Victoria Nyanza gelangen, an dessen Nordostufer, in Port Florence, ein Anschluß zwischen dem Nil und der britischen Ugandabahn erreicht wird, während vom Südufer des Sees dereinst hoffentlich die deutsch-ostafrikanischen Bahnen eine weitere Verbindung mit der Küste des Indischen Ozeans ermöglichen werden.

3. Das Mittelstück.

Die Idee des Cecil Rhodes war ausdrücklich darauf gerichtet, von Kapstadt bis Kairo bzw. Alexandria einen ununterbrochenen Schienenweg zu schaffen, wie auch einen ununterbrochenen Telegraphendraht zu ziehen. Es lag ein gewisser Schematismus, ein Eigensinn in der Durchführung dieses Einfalls, der gerade in dieser Form weder eine politische noch eine wirtschaftliche Notwendigkeit darstellte. Nach dem Tode des Urhebers hat man denn auch Wasser in den feurigen Wein gegossen und hat von der ursprünglichen Forderung mancherlei fallen lassen und von der Form einiges preisgegeben, ohne doch dem bedeutenden Inhalt des Gedankens Abbruch zu tun. Imperialistische Hitzköpfe fordern zwar auch heute noch eine von keiner Wasserstraße unterbrochene Bahn Kapstadt—Kairo, sei es auch nur als Trumpf auf die in Rußland und Deutschland angeblich ausgegebenen Schlagworte: Petersburg—Peking und Berlin—Bagdad oder aus Pietät gegen den Willen des großen Cecil Rhodes; aber die Realpolitiker sind doch mehr und mehr zu der Überzeugung gelangt, daß — wenigstens vorläufig — keinerlei zwingende Veranlassung vorliegt, die afrika-

nische Nord-Süd-Überlandbahn nicht hier und da durch gut geeignete Wasserstraßen zu ersetzen und sich auch beim Bau des Kap—Kairo-Telegraphen in besonders schwierigen Gegenden auf andere, billigere Weise zu behelfen.

Außer der 1600 km langen, schiffbaren Nilstrecke zwischen Chartum und Ladó liegen im Zuge der geplanten Kap—Kairo-Bahn der Tanganyika-See, der sich allein fast über 700 km von Nord nach Süd erstreckt, ferner weiter nördlich der Kiwu-, Albert Edward- und Albert-See. Es ist durchaus nicht einzusehen, warum man diese vortrefflichen natürlichen Wasserstraßen nicht teilweise in den großen Verkehrs-Überlandweg einbeziehen soll, wenn dadurch gewaltige Kosten erspart werden können. Unangebracht würde eine solche Aushilfe doch nur sein, wenn die Kap—Kairo-Bahn als einheitliche Überlandverbindung eine hohe wirtschaftliche oder strategische Aufgabe zu erfüllen hätte, aber davon kann nicht wohl die Rede sein, solange England unbestritten die Meere beherrscht und solange die Seefracht billiger ist als die Bahnfracht!

So hat man denn den Kap—Kairo-Telegraphen in der Landschaft Uha auf deutsch-ostafrikanischem Gebiet unterbrochen, weil ein ausgedehntes, Tausende von Quadratkilometern großes, nicht zu umgehendes Sumpfland die Aufrichtung von Telegraphenstangen unmöglich machte oder doch enorm erschwert und verteuert hätte. Statt des Telegraphendrahtes hat man in dem in Betracht kommenden Sumpfland eine funkentelegraphische Verbindung zwischen dem Nord- und Südstück eingerichtet, und — — es geht auch so! Ähnlich wird nun die Kap—Kairo-Bahn an den oben aufgezählten Stellen durch eingeschaltete Wasserstrecken unterbrochen werden; man spart dabei Mühen und Kosten, und der Zweck wird trotzdem erreicht!

Zu einer Durchbrechung des ursprünglichen Prinzips der ununterbrochenen Verbindung konnte man sich um so eher entschließen, als die Bahn wie der Telegraph zwischen Nord-Rhodesia und Uganda doch über nicht-britisches Gebiet verlaufen mußten, gleichgültig ob eine Führung westlich oder östlich vom Tanganyika-See gewählt wurde. Das Gebiet des

Kongostaats und des angrenzenden Deutsch-Ostafrika treibt hier einen Keil in die sonst von Nord bis Süd ununterbrochene Kette der britischen Besitzungen in Afrika. Rhodes suchte dieser unbequemen Tatsache Rechnung zu tragen, indem er seinen Kap—Kairo-Telegraphen — der Bahnbau steckte damals noch in den ersten Anfängen — zunächst durch das westliche Deutsch-Ostafrika zu ziehen gedachte, wobei er englische bewaffnete Posten längs der Telegraphenlinie anlegen wollte. Obwohl die Gegenden um den Tanganyika damals nur nominell der deutschen Schutzherrschaft unterstanden, weigerte sich die deutsche Regierung begreiflicherweise dennoch, auf einen solchen Vorschlag einzugehen, und nun wandte sich Rhodes 1894 durch Vermittlung der britischen Regierung an König Leopold II. von Belgien, den Souverän des Kongostaats, um von ihm gegen Abtretung des Gebietes von Ladó am oberen Nil die Abtretung eines 16 engl. Meilen breiten Landstreifens längs der ganzen Ostgrenze des Kongostaats und am Westufer des Tanganyika zu erreichen. König Leopold willigte in den Handel ein — und nun schien der Kap—Kairo-Gedanke in seiner gesamten Ausdehnung über rein-britischen Boden verwirklicht werden zu können! Da aber wurde Rhodes' und der britischen Imperialisten Triumph gedämpft, indem Frankreich und Deutschland als Mitunterzeichner der Kongo-Akte dem König Leopold das Recht bestritten, Teile des ihm nur zur Verwaltung übertragenen Gebietes ohne Genehmigung aller an der Kongo-Konferenz beteiligt gewesenen Mächte zu veräußern oder zu vertauschen. — Die Berechtigung des Einspruchs war unverkennbar: die Abmachung mußte stillschweigend annulliert werden, und Rhodes mußte sich zu einer anderen Lösung des Problems verstehen. Da ohnehin die Ostgrenze des Kongostaats noch heut großenteils ein wenig erforschtes, von dichten Urwäldern bedecktes, schwieriges Gelände darstellt, wandte Rhodes sein Augenmerk nun wieder auf Deutsch-Ostafrika zurück, und gelegentlich seiner persönlichen Anwesenheit in Berlin im Februar 1899 wurden denn auch die nötigen, hier nicht näher zu erörternden Vereinbarungen hinsichtlich der Führung des

Kap—Kairo-Telegraphen über deutsch-ostafrikanisches Gebiet getroffen. Sollte dereinst doch noch die Bahn, unter Ausschaltung der Tanganyika-Wasserstrecke, zustande kommen, so dürfte sie, aller Wahrscheinlichkeit nach, dem Zuge des Telegraphen folgen, wenn nicht Eifersucht auf Deutsch-Ostafrika doch noch eine Bevorzugung des Kongostaats durchsetzt! Vorläufig aber bleibt es bei der Ausnutzung der geeigneten Wasserstraßen, und es werden demgemäß im mittleren Teil des Verlaufs der Kap—Kairo-Bahn einstweilen nur verbindende Bahnen vom Tanganyika- zum Kiwu-See und vom Kiwu- zum Albert-See (der Albert-Edward-See wird von der Bahn umgangen) gebaut werden. Ob späterhin einmal besondere Notwendigkeiten eintreten können, die eine Ausschaltung der Wasserwege und eine Rückkehr zum ursprünglichen Plane des Cecil Rhodes wünschenswert erscheinen lassen, läßt sich heute noch nicht übersehen.

Wie die Dinge gegenwärtig liegen, dürfte der Verbindungsweg der Nilmündung bis nach Kapstadt am wahrscheinlichsten in nachstehender Ausführung zustande kommen.

Von der gesamten 6030 engl. Meilen langen Strecke Kap—Kairo sind schon nahezu 3000 engl. Meilen als Bahn fertiggestellt, über 1100 bleiben noch als Bahn zu bauen, und 1880 engl. Meilen werden zunächst ausschließlich als Wasserstraße ausgenutzt werden. — Wirtschaftlich mag die Bedeutung der Idee zeitweise überschätzt worden sein: denn wie sollte ein ganz Afrika durchziehender Verkehrsweg, der nunmehr, wegen des Wechsels von Bahnlinien und Wasserstraßen und der variierenden Spurweiten, eine zwölfmalige Umladung erforderlich macht, den Durchgangsverkehr zu reizen vermögen?

Das Wichtigste an dem Projekt aber ist doch, neben der hohen lokalen Bedeutung der einzelnen Bahnteile für die Erschließung Zentralafrikas, das Prinzip, das zwar für die Engländer zunächst in einer Stärkung des britischen Imperialismus besteht, das aber doch zugleich auch ein Zeugnis für die stolze Macht unserer allgemein-menschlichen Kultur darstellt,

Strecke	Entfernung in engl. Meilen	Bahnlinie oder Wasserweg	fertig seit
Alexandria—Schellal	590	Bahn	1897
Schellal—Wadi Halfa	220	Wasserweg (Nil)	—
Wadi Halfa—Berber	380	Bahn	1898
Berber—Chartum	180	,,	1899
Chartum—Faschoda	450	Wasserweg (Nil)	—
Faschoda—Redjaf	550	,, ,,	—
Redjaf—Dufilé	100	Bahn	geplant
Dufilé—Albert-See (Südende)	200	Wasserweg (Nil und Albert-See)	—
Albert-See—Kiwu-See (Nordende)	220	Bahn	geplant
Kiwu-See	60	Wasserweg	—
Kiwu-See—Usambara (Nordende des Tanganyika-Sees)	90	Bahn	geplant
Tanganyika-See	400	Wasserweg	—
Kituta (Südende des Tanganyika-Sees)—Broken Hill	450	Bahn	im Bau
Broken Hill—Kalomo	281	,,	1906
Kalomo—Viktoriafälle	93	,,	1905
Viktoriafälle—Buluwayo	275	,,	1904
Buluwayo—Mafeking	490	,,	1897
Mafeking—Vryburg	96	,,	1894
Vryburg-Kimberley	126	,,	1890
Kimberley—Kapstadt	648	,,	1885

ohne Rücksicht auf den politischen und nationalen Charakter des Unternehmens. Und von diesem Gesichtspunkt aus betrachtet, ist es eine verhältnismäßig untergeordnete Frage, ob die Verwirklichung des beispiellos kühnen Unternehmens dereinst im einen oder anderen Punkte der harten Notwendigkeit Zugeständnisse machen und manchen Wunsch zurückstellen muß: als Kulturtat wird der Bau der Kap—Kairo-Bahn in jedem Fall gleich hoch einzuschätzen sein, wenn er auch ferner mit der eisernen Konsequenz und Energie im Auge behalten wird, wie bisher — und daran zweifelt wohl niemand, der die britische Kolonisierungskunst und die britische Tatkraft einmal kennen gelernt hat!

Die französischen Bahnen in Nordwest-Afrika und die Transsaharischen Bahnprojekte.

(Hierzu eine Karte auf Seite 177.)

Frankreichs Kolonialpolitik hat von jeher ganz Nordafrika als ihre eigentliche Domäne betrachtet. Seit der Eroberung Algiers (1830) sind die Bemühungen Frankreichs, ein gewaltiges französisches Kolonialreich in Nordafrika zu schaffen, immer deutlicher geworden, aber seine Bemühungen waren doch nicht entfernt so von Erfolg gekrönt, wie etwa Englands entsprechende Politik in Südafrika. Heutzutage ist zwar der afrikanische Nordwesten, von wenigen Enklaven abgesehen, im großen und ganzen französisches Gebiet, und auch Marokko wird ja wohl seine Unabhängigkeit nur allenfalls noch zum Scheine längere Zeit zu bewahren vermögen — aber es fehlt diesem Gebiet noch vollständig die wirtschaftliche Einheit und der Zusammenhang der einzelnen, durch die Riesenwüste der Sahara getrennten Teile untereinander. Der Nordosten Afrikas ist dem französischen Einfluß gänzlich entzogen: nachdem Frankreich noch dem alten Sehnen der Menschen nach einem Kanal zwischen dem Roten und dem Mittelmeer zur Verwirklichung verholfen hatte, wurde es in Ägypten, seinem alten Interessengebiet seit Napoleons I. Tagen, durch Englands Politik völlig kaltgestellt (1882); seine Ansprüche auf das obere Nilgebiet scheiterten dann mit dem erzwungenen Rückzug Marchands aus Faschoda (11. Dezember 1898) ebenfalls an den britischen Expansionsbestrebungen, und auch in dem letzten noch unabhängigen Land Nordostafrikas, in Abessinien, scheint der englische Einfluß mehr und mehr zu überwiegen. Seit dem 21. März 1899, dem Tage, an dem die beiden rivalisierenden Staaten übereinkamen, Nordafrika in ein

östliches britisches und ein westliches französisches Interessengebiet zu trennen, sind Frankreichs Ansprüche auf Nordostafrika und den Nil als faktisch aufgegeben zu betrachten, wenn auch das Vorhandensein seiner Obock-Kolonie und seine noch immer mächtige Stellung in Abessinien diesen Ansprüchen ein gewisses Rückgrat zu gewähren scheinen.

In neuerer Zeit richtet sich daher Frankreichs Streben vorwiegend darauf, Nordwestafrika endgültig in ein großes Kolonialreich zu verwandeln. Eines von den Mitteln, die zu diesem Ziele beitragen sollten, sind nun die immer wieder auftauchenden Pläne, Eisenbahnen und Telegraphen durch die Sahara hindurch zu bauen und vor allem die Mittelmeerküste, Senegambien und die Gebiete um den Tschad-See in engere Berührung miteinander zu bringen.

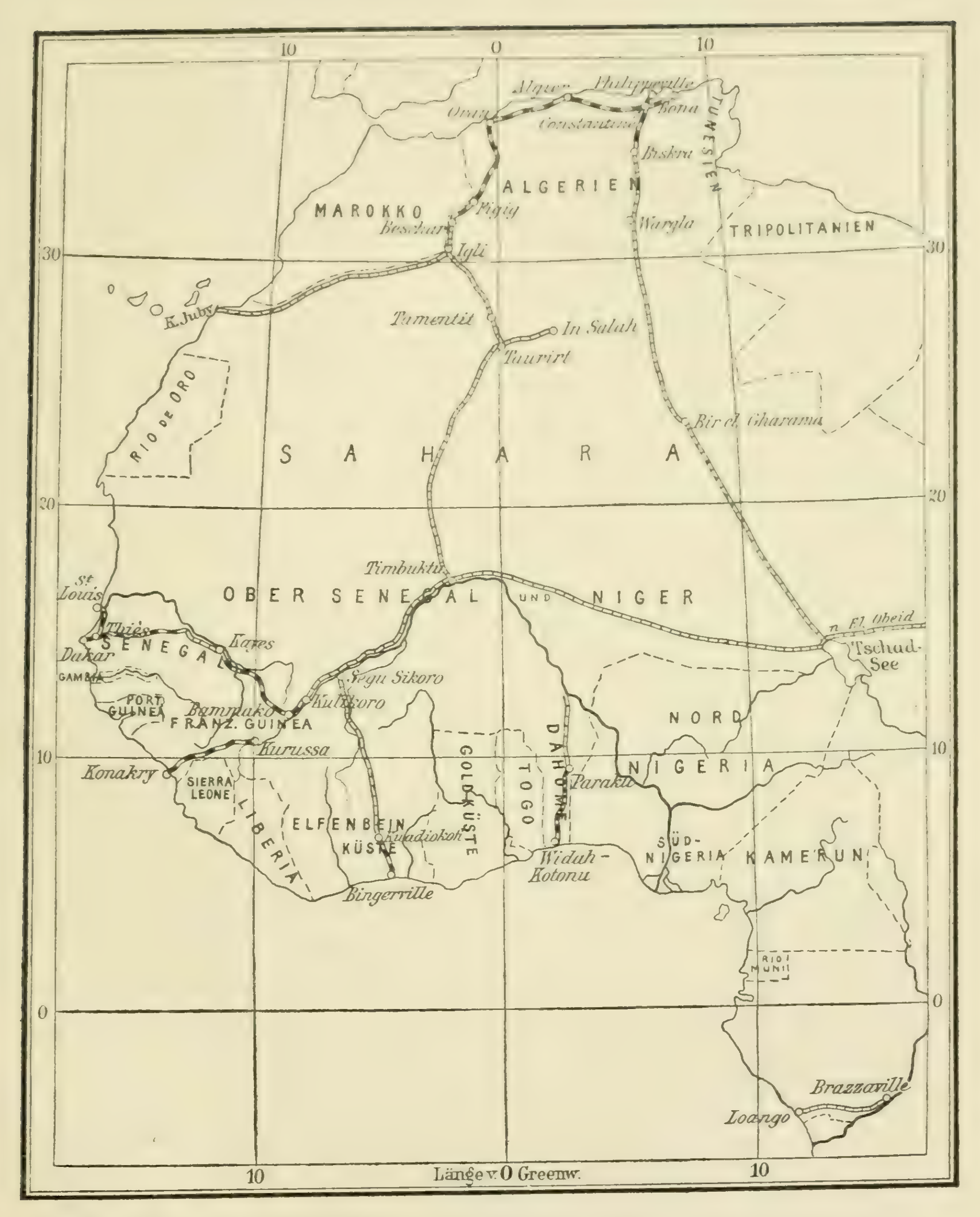
1. Die geplanten Bahnen an den Niger und nach Timbuktu.

Die Idee einer Transsaharischen Bahn geht bereits bis auf das Jahr 1860 zurück, wo Hanoteau sie zuerst entwickelte. Als dann 1862 Frankreich mit dem Räubervolk der Tuareg den Freundschafts- und Handelsvertrag von Ghadames abschloß, hegte es schon die Absicht, diesem Vertrag durch eine Wüstenbahn von Algier nach Timbuktu eine reelle Basis zu geben. Timbuktu, die sagenumwobene Märchenstadt, ist zwar in Wirklichkeit ein recht wenig poëtischer, unschöner Ort, aber dieser stellt doch nun einmal unbestritten den Hauptpunkt des ganzen nordwestlichen Binnenlandes von Nordwestafrika und den wichtigsten Knotenpunkt des Verkehrs zwischen Nord- und Westafrika dar. Wie manche anderen an den Vertrag von Ghadames geknüpften Hoffnungen blieb auch die Transsaharische Bahn nach Timbuktu eine Chimäre, aber sie beschäftigt bis auf die Gegenwart die Gedanken der französischen Kolonialpolitiker, und ihr Bau dürfte doch allmählich Tatsache werden, ebenso wie die Herstellung des Transsaharischen Telegraphen auf ungefähr derselben Verbindungslinie.

Am Ende der 70er Jahre stand die Idee der Transsaharischen Bahnen wieder einmal längere Zeit auf der Tagesordnung. Der Ingenieur Duponchal aus Montpellier redete 1876 der Schaffung einer Bahn das Wort, die von Constantine oder Bona über Biskra, el Goleah und Tuat nach Timbuktu verlaufen und bei einer Gesamtlänge von 2570 km 400 Millionen Francs kosten sollte. Er empfahl auch gleichzeitig geeignete Mittel, wie der Bau der Wüstenbahn gegen die drohenden Schwierigkeiten, wie Flugsand, Wassermangel und die außerordentlich starken und raschen Temperaturwechsel, gesichert werden könne. Ein ähnliches Projekt, das in der Richtung Algier—Laghuat—el Goleah—Tonat den Niger erreichen sollte, erdachte 1879 Paul Soleillet. Etwa um dieselbe Zeit tauchte ein anderes auf die Sahara bezügliches Riesenprojekt auf, das lange Zeit die öffentliche Aufmerksamkeit beschäftigte und das auch heute noch, nachdem es längst als unausführbar erkannt worden ist, hier und da in den Köpfen herumspukt: der Vorschlag, die Wüste Sahara in ein gewaltiges Meeresbecken zu verwandeln, in das die Wasser des Mittelmeers hineingeleitet werden sollten. Der hochfliegende, geniale Geist des bereits 72jährigen Grafen Lesseps war es, der damals, 1877, vor der französischen Akademie der Wissenschaften einer Überschwemmung der Sahara das Wort redete.

1879 entschloß sich die französische Regierung, eine wissenschaftliche Expedition in die Sahara zu senden, die gleichzeitig die Möglichkeit einer Unterwassersetzung der Wüste und die der Transsaharischen Bahnen studieren sollte. Die unter der Leitung des Obersten Flatters stehende Expedition hatte die Aufgabe, von Biskra aus über Tugurt und Wargla zum Tschad-See vorzudringen und das gesamte Wüstengebiet zu durchforschen. Sie hatte ein tragisches Schicksal: bei Bir el Gharama wurde sie 1881 von räuberischen Tuaregs fast bis auf den letzten Mann niedergemetzelt.

Inzwischen hatte Frankreich Anstrengungen gemacht, von der Senegal-Mündung her sich einen Weg nach Timbuktu und zu dem von ihm und auch von England heiß begehrten Nigerbogen zu bahnen. General Faidherbe, der 1854—1861 und



Karte 13. Französische Bahnen und Bahnprojekte in Nordwest-Afrika.

Fertige Bahnen. Geplante Bahnen.

1863—1865 Gouverneur von Senegambien gewesen war, hatte diesen Weg in Gestalt einer französischen Postenkette zum Niger vorgezeichnet, nachdem 1864 Mage und Quintin zum erstenmal vom Senegal zum Niger gelangt waren. War bis dahin Medine bei Kayes am Senegal ihr am weitesten nach Osten vorgeschobener Posten in Senegambien gewesen, so eroberten nun die Franzosen 1878 Sabucire und 1879 Bafulabe am Senegal. 1881 drangen sie nach Kita vor, das auf halbem Wege zwischen Senegal und Niger liegt, und 1883 wehte die erste französische Flagge am Nigerufer, in Bammako. Schon 1881 bewilligte das französische Parlament die Mittel zum Bau von zunächst 532 km einer künftig bis zum Niger auszudehnenden Bahn Kayes—Bammako, und im Frühjahr 1882 wurde beschlossen, auch die Vorarbeiten für eine von Kayes noch 170 km stromabwärts bis nach Bakel reichende Bahn am Senegal entlang in Angriff zu nehmen. Die Senegal—Niger-Bahn erwies sich als ein ebenso kostspieliges wie schwieriges Projekt: die Bodenbeschaffenheit war außerordentlich ungünstig, das Klima mörderisch; dazu kamen zahllose Störungen durch feindliche Stämme, wodurch die Anlage von Festungen und vielfache militärische Expeditionen nötig gemacht wurden. 1885 hatte die Bahn von Kayes aus erst 34 km Fortschritte gemacht, und dennoch waren schon 35 Millionen Francs ausgegeben, so daß der Kilometer Bahnlinie sich auf mehr als eine Million Francs stellte. Unter diesen Umständen verweigerte die französische Kammer die Bewilligung weiterer Gelder, und der Bahnbau kam bei Diamu, nur 54 km südöstlich von Kayes, zum Stocken, so daß man also noch nicht einmal bis Bafulabe gelangt, geschweige denn aus dem Senegalgebiet herausgekommen war.

Ungefähr zur selben Zeit aber (10. Juli 1886) setzten sich die Engländer bzw. die ,,Royal Niger Company" an der Nigermündung fest, nachdem ihr Beauftragter Thomson mit den Sultanen von Sokoto und Gando Verträge abgeschlossen hatte, die der englischen Gesellschaft weitgehende Rechte am Niger und Benuë ,,bis in die Nähe von Timbuktu" einräumten. Politisch war diese englische Gesellschaft mit der englischen

Regierung als gleichbedeutend zu erachten, und es bedurfte nicht erst des Erlasses vom 18. Oktober 1887, der das „Britische Protektorat des Nigerdistriktes" offen aussprach, um die Franzosen diese Tatsache und die Gefahr, die daraus für ihre eigene nach Timbuktu strebende Politik entsprang, erkennen zu lassen.

Unter diesen Umständen wurde der französische „Nigerhunger" nur verstärkt, und es ist bekanntlich auch den Franzosen mit großen Schwierigkeiten gelungen, den britischen Mitbewerb hier aus dem Felde zu schlagen und das gesamte Hinterland von Algerien, Senegambien, Französisch-Guinea, Elfenbeinküste, Dahomey und Französisch-Kongo zu einem einheitlichen französischen Interessengebiet zu gestalten: am 5. August 1890 erkannte England eine Linie von Say am Niger nach Barina am Tschad-See als Grenze des französischen Interessengebiets gegen Nigeria an. 1890 begann ein neuer energischer Vorstoß der Franzosen von Bammako aus nigerabwärts gegen die verschiedenen einheimischen Mohammedanerreiche, der bis 1893 dauerte, und am 15. Dezember bemächtigte sich sogar der französische Schiffsleutnant Boiteux eigenmächtig, ohne Befehl dazu zu haben, mit einer Flottille Timbuktus, ohne Widerstand zu finden.

Nichts wäre nun den Franzosen erwünschter gewesen, als eine vom Senegal zum Niger, an diesem Fluß abwärts bis nach Timbuktu und womöglich noch weiter ostwärts bis zum Tschad-See reichende Bahn. Im Lauf der Jahre ist es ja nun auch gelungen, die von Kayes ausgehende Bahn zum Niger nach Bammako und noch weiter nigerabwärts bis nach Kulikoro (557 km) zu bauen; sie soll demnächst nach Segu Sikoro verlängert werden, während sie auf der anderen Seite von Kayes aus westwärts 682 km weit nach Thiès geführt werden wird, wo sie Anschluß an die 264 km lange Küstenbahn Dakar—St. Louis und damit zum Meere finden soll. Alsdann besteht ein französischer Schienenweg von der Guineaküste bis weit den schiffbaren Oberlauf des Niger hinunter, und es ist heutzutage kaum noch zweifelhaft, daß Timbuktu dereinst auf diesem Wege von der wachsenden Bahn erreicht werden wird. Eine Weiterführung

bis an den mehr als doppelt so weit entfernten Tschad-See ist jedoch technisch und wirtschaftlich eine Unmöglichkeit. Die von einer solchen Bahn zu durchziehenden Gegenden sind ungenügend erforscht, die Bodenverhältnisse offenbar sehr ungünstig, die Eingeborenen feindselig; dazu kommt noch der Umstand, daß auf dem fraglichen Gebiet in der Regenzeit oftmals ungeheure Sümpfe entstehen, die einer Bahnanlage sehr gefährlich zu werden vermögen. Und der Gedanke, daß die Tschad-See-Länder ihre Ausfuhr über die rund 4000 km Bahnlänge zur Küste von Senegambien leiten könnten, ist rundweg als abenteuerlich zu bezeichnen.

Dafür wird jedoch nach Segu Sikoro später voraussichtlich auch eine französische Bahn der Elfenbeinküste ausmünden, die in Bingerville am Golf von Guinea beginnt und zunächst nach Kuadiokofi (265 km), später bis nach Kong (ca. 550 km) fertiggestellt werden soll. Diese Bahn, mit deren Bau am 1. Januar 1904 begonnen wurde, war am 1. Juni 1907 bis Agneby in Betrieb; 1909 soll die Fertigstellung bis Nsi (180 km) erfolgen. Man hoffte, diese Bahn ursprünglich elektrisch betreiben zu können, unter Ausnutzung der Wasserkräfte des Comoë-Flusses, doch hat man von dieser Idee wieder Abstand nehmen müssen. — Eine weitere französische Bahn zum Niger, die das französische Gebiet am Mittellauf des Stromes von der britischen Mündung und den nicht schiffbaren Stromschnellen bei Bussa in Britisch-Nigeria unabhängig machen soll, ist übrigens in Dahome im Entstehen begriffen: von den Küstenorten Widah und Kotonu reicht schon jetzt eine Bahn 440 km nordwärts ins Innere bis nach Paraku; sie soll später in gerader Nordrichtung bis an den Niger verlängert werden. — Zum Oberlauf des Niger führt außerdem eine in Französisch-Guinea vom Küstenort Konakry nach Kurussa gebaute, 682 km lange Bahn.

2. Überlandbahnprojekte zwischen Algerien und Senegambien.

Über den Bestrebungen, vom Westen, von Senegambien her, die Vorherrschaft am Nigerbogen zu gewinnen, war das

Bestreben der Franzosen, sich von Algerien einen Weg dorthin zu bahnen, lange Zeit in den Hintergrund getreten. Erst in neuerer Zeit werden die alten Pläne der 60er und 70er Jahre, wenn auch in veränderter Gestalt, wieder aufgenommen, denn nunmehr dürfen die Franzosen hoffen, daß sie eine Überlandbahn von Algerien bis nach Senegambien, und zwar von Oran bis Dakar, ins Leben zu rufen vermögen, wenn sie gleichzeitig vom Westen und vom Norden her Bahngleise nach Timbuktu verlegen. Nicht mehr in Bona oder in Algier, wie Duponchal und Soleillet es verlangt hatten, sondern in Oran soll nunmehr die Transsaharische Bahn von Algerien zum Niger ihren Anfang nehmen. Von Oran führt nämlich bereits eine Bahn 710 km tief ins Hinterland hinein, über Duveyrier, wo die marokkanische Grenze erreicht wird, nach Figig und Beschar, von wo sie demnächst, stets der Grenze folgend, nach Igli verlängert werden soll. Die eigentliche Wüstenbahn würde nun freilich erst in Igli beginnen, und der weitaus größte Teil der von Algerien ausgehenden Timbuktu-Bahn, mehr als zwei Drittel, würde auf die Wüste entfallen und ist noch ungebaut. Noch liegt auch kein endgültiger Beschluß vor, diese Schienenstraße in Angriff zu nehmen, die von Igli über Tamentit und In Salah nach Timbuktu führen würde, doch ist die Transsaharische Bahn bereits so weit eine Art von nationaler Ehrensache geworden, daß in absehbarer Zeit die Vorarbeiten dazu beginnen dürften. Zeitweilig hieß es auch, die Franzosen wollten, unter Verzicht auf die Transsaharische Bahn, die Bahn Oran—Igli längs der marokkanischen Grenze zum Kap Juby verlängern, um auf diese Weise eine Bahn vom Mittelmeer zum Atlantischen Ozean zu erhalten, doch ist ein derartiges Bahnprojekt, das offenbar in erster Linie eine strategische Umklammerung Marokkos bezweckte, durch die neueren Vorgänge in Marokko, die in einer anderen Weise eine Festsetzung Frankreichs daselbst herbeigeführt haben, wohl überflüssig geworden.

3. Französische Bahnen zum Tschad-See?

Die Hoffnung, daß man von Timbuktu zum Tschad-See eine Bahn werde schaffen können, ist wohl neuerdings als

aufgegeben zu betrachten. Nicht günstiger sind die Aussichten eines anderen Planes, den Tschad-See mit einer Bahn vom französischen Kongogebiet zu erreichen, das bisher als einzige afrikanische Kolonie Frankreichs noch völlig eisenbahnlos ist, wenngleich verschiedene Bahnprojekte, z. B. für die Strecken von Loango nach Brazzaville, von Franceville (am Orogwe) zum Alima-Fluß und von Libreville zum Sanga-Fluß, mehrfach spielten und auch heute noch von sich reden machen. Da das Hinterland von Französisch-Kongo noch sehr wenig erforscht, außerdem vielfach ungesund und von dichten Urwäldern bedeckt ist, kann die Idee einer fortlaufenden Bahn, die Französisch-Kongo bis zum Tschad-See durchzieht, von vornherein nicht in Betracht kommen. Doch auch eine Verbindung, die einen Wechsel zwischen Schienen und Wasserstraßen vorsieht, ist wirtschaftlich eine Unmöglichkeit. Wohl dachte man zeitweilig daran, mit Hilfe des Kongo und seines rechten großen Nebenflusses, des Ubangi, sowie des in den Tschad-See mündenden Schari eine Verkehrsstraße zwischen der Küste von Französisch-Kongo und dem Tschad-See herzustellen; man hätte dann die schon erwähnte Bahn von Loango an der Küste nach Brazzaville am Stanley-Pool herstellen müssen, um die nicht schiffbare Kongomündung auf französischem Boden zu umgehen, und hätte weiterhin zwischen dem großen, nach Süden offenen Knie des Ubangi über Fort Crampel nach Fort Archambault am Schari eine rund 600 km lange Bahn bauen müssen. Obwohl gerade die Gegend zwischen Ubangi und Schari noch wenig erforscht ist, wäre die Herstellung eines solchen Weges zum Tschad-See technisch vielleicht zur Not ausführbar gewesen, aber wirtschaftlich war sie undiskutierbar wegen des häufigen Umladens aus der Bahn ins Schiff und dem Schiff in die Bahn, und angesichts der Tatsache, daß nicht blühende Kulturgegenden, sondern auf weite Strecken ganz unbekannte und bisher unergiebige Länder durchschnitten werden sollten. So hat man auch auf dieses Projekt endgültig verzichtet.

Um den Tschad-See mit Hilfe einer französischen Bahn zu erreichen, blieb somit nur ein einziger Weg: die schon von

Soleillet empfohlene Bahn durch die Wüste Sahara. Eine sehr gründliche Untersuchung des Tschadseebahn-Problems durch den General Philebert führte 1890 zu dem einwandfreien Ergebnis, daß eine französische Bahn zum Tschad-See ausschließlich von der Mittelmeerküste her gebaut werden dürfe. Auf diesem Wege ist alles Land fast so gut bekannt wie europäisches Gebiet, die Unebenheiten des Bodens sind verhältnismäßig gering und Flüsse naturgemäß nicht zu überwinden, außer ein paar Bächen; der Boden eignet sich durchweg für den Bahnbau und würde überdies so gut wie nichts kosten; gegen den Flugsand vermag man sich ausreichend zu schützen, und Wasser würde man sich da, wo man es braucht, durch Bohrungen in geringer Tiefe fast überall verschaffen können, zumal da mehrfach das Vorhandensein unterirdischer Flüsse nachgewiesen ist. Der Bau der Bahn würde also technisch keine Schwierigkeiten bieten; nur die wirtschaftliche Kehrseite der Medaille gibt noch sehr zu denken. Philebert und seine Gesinnungsgenossen hegten in dieser Beziehung zwar keine Besorgnisse und glaubten, der zu erwartende Güter-Durchgangsverkehr aus den fruchtbaren und dichtbevölkerten Ländern um den Tschad-See würde eine Rentabilität der Bahn ermöglichen und für die Unergiebigkeit der Tausende von Kilometern langen Wüstenstrecke entschädigen.

Unter den vier Orten am Mittelmeer, die als Ausgangspunkt für eine Tschadsee-Bahn in Betracht kommen würden, Oran, Algier, Constantine und Tunis, wurde Constantine bzw. Bona als am geeignetsten empfohlen, zumal da es schon mit Biskra durch eine Bahn verbunden ist. Von Biskra aus würde der Bau über Tugurt, Wargla, Temassinin zunächst nach Amgid führen, von wo Philebert eine 1800 km lange Zweigbahn nach Burem bei Timbuktu zu bauen empfahl, die aber naturgemäß durch die Linie Oran—Timbuktu überflüssig gemacht werden würde; der Hauptstrang würde jedoch von Amgid durchs Wadi Ighargar nach Sebchar Amadghor, Bir el Gharama (wo die Flattersche Expedition zugrunde ging) und weiterhin über Asiu und Kel Air an den Tschad-See verlaufen.

Der Plan Phileberts wurde anfangs der 90er Jahre durch einen Ausschuß des Ministerrates unter de Freycinets Vorsitz geprüft und gutgeheißen. Man beabsichtigte die Bahn auf Staatskosten zu bauen, sie jedoch von Privatunternehmern betreiben zu lassen. Im Jahre 1898 wurde abermals eine Expedition ausgesandt, um die von Philebert empfohlene Route an Ort und Stelle zu prüfen. Diese unter Leitung von Foureau und Major Lamy stehende Expedition entledigte sich in den Jahren 1898 und 1899 ihrer Aufgabe und erklärte das Projekt für ausführbar.

Daß es technisch keinerlei Bedenken bietet, darf somit als erwiesen gelten; aber die wirtschaftliche Seite sieht doch wohl, trotz des Philebertschen Optimismus, ziemlich trübe aus, und ein Kenner wie Professor Hans Meyer hat zahlenmäßig nachgewiesen, die Transportkosten vom Tschad-See müßten sich so hoch stellen (etwa 240 Francs pro Gewichttonne), daß nur ganz wenige der wertvollsten Materialien, wie Edelmineralien, Elfenbein, Gummi, diesen Aufschlag ertragen könnten, nicht aber die Massenprodukte des Landes, Salz, Datteln und vor allem nicht die am Tschad-See in so großen Massen gedeihende Baumwolle. Die Tatsache, daß schon heute ein bescheidener Karawanen-Güterverkehr vom Tschad-See nach Tripolis stattfindet, beweist natürlich nichts dagegen: der Weg zum Atlantischen Ozean ist eben dem Tschad-See noch völlig verschlossen, und so wird der einzige, wenn auch unendlich beschwerliche Weg zum Mittelmeer in der Richtung auf Tripolis gewählt!

Um die Länge und die Kosten der Bahn zu verringern, dachte man wohl auch daran, sie nicht in Algerien oder Tunis, sondern in Tripolis beginnen zu lassen, doch ist dies nicht französisches sondern türkisches Land, und der Nationalstolz der Franzosen bäumt sich dagegen auf, die auch strategisch wichtige Bahn zum Tschad-See auch nur streckenweis eanders, wie über französischen Boden, zu führen.

Um die wirtschaftlichen Grundlagen der französischen Wüstenbahnen zum Tschad-See zu verbessern, ist sogar von Fock schon der sonderbare Vorschlag gemacht worden, mitten

in der Wüste an der Bahnstrecke einen Wallfahrtsort für die Mohammedaner zu begründen und einen gut bezahlten Marabut daselbst hinzusetzen, um auf diese Weise fromme Pilger anzulocken und somit den Personenverkehr der Bahn zu heben. Einer Diskussion dieses Vorschlages, eine Tausende von Kilometern lange Überlandbahn rentabel zu machen, bedarf es wohl nicht.

Von anderer Seite ist auf das riesige Projekt der Bahn zum Tschad-See ein noch viel riesenhafteres aufgepfropft worden: die Bahn soll von Algerien nicht nur bis zum Tschad-See, sondern noch weiter südwärts am Schari entlang und mindestens bis zu dem obengenannten Knie des Ubangi, wenn möglich aber auch noch durch den Kongostaat hindurch reichen, um schließlich, bei Broken Hill, in die nach Kapstadt führenden britischen Bahnen überzugehen (vgl. Kartenskizze 11, S. 161). Alsdann würde also der Kap—Kairo-Bahn in weiter westlichem Zuge, jedoch mit gleichem Ausgangspunkt im Süden, eine andere Nord-Süd-Überlandbahn als Konkurrenz entstehen; es erscheint aber wohl ausgeschlossen, daß ein solches Projekt von märchenhafter Kühnheit, dessen wirtschaftliche Seite in jedem Fall mehr als bedenklich ist, in absehbarer Zeit verwirklicht werden wird, zumal da ihm auch politische Hindernisse entgegenstehen.

Demnach hat der wirtschaftlich riskante Hintergrund des Unternehmens bisher die Inangriffnahme der Bahn zwischen Algerien und dem Tschad-See vereitelt, und neuerdings scheinen die Aussichten auf eine Verwirklichung des Planes immer schlechter zu werden, denn wenn Deutschland wirklich in Kamerun seine Adamaua-Bahn baut (vgl. S. 245ff.) und, wie es heißt, vielleicht bis an den Tschad-See von Südwesten her verlängern wird, so wäre die Schaffung der Transsaharischen Bahn zum Tschad-See völlig aussichtslos, da diese alsdann auch nicht im entferntesten daran denken könnte, mit der wesentlich kürzeren und finanziell ungleich gesicherteren deutschen Bahn irgendwie zu konkurrieren.

Eine Bahn vom Tschad-See nach dem Mittelmeer darf man daher zurzeit wohl ebenso als abgetan betrachten, wie eine

Bahn von Senegambien oder von der Kongomündung zum Tschad-See; eher ist es möglich, daß ein anderes zurzeit freilich noch sehr unbestimmtes Projekt einmal verwirklicht werden wird, wonach eine am Ostufer des Tschad-Sees beginnende Bahn durchs Wadai-Gebiet, Darfur und Kordofan zum Nil geführt werden soll, wo sie etwa in El Dueim, oberhalb von Chartum, enden würde, das mit dem westlicher gelegenen El Obeid schon demnächst durch eine Bahn verbunden werden soll. Doch ist dieser Plan noch Zukunftsmusik!

Die Bahnen des Kongostaats.

(Hierzu eine Karte auf Seite 189.)

Um ein leidlich zutreffendes Bild von der wirtschaftlichen Erschließung eines Landes zu gewinnen, ist es im allgemeinen empfehlenswert, zu betrachten, wie viele Kilometer Eisenbahnbauten auf je 10 000 seiner Bewohner entfallen. Freilich muß man auch dann von Fall zu Fall prüfen, ob nicht etwa besondere Umstände vorliegen, welche die Zahl im einen oder anderen Sinne verschieben; aber unter den mannigfachen Methoden, in einer einzigen Zahl ein Bild zu geben von den Beziehungen zwischen Bevölkerungsdichte und wirtschaftlicher Erschließung eines Landes, empfiehlt sich die genannte durch ihre Einfachheit und Brauchbarkeit ganz besonders.

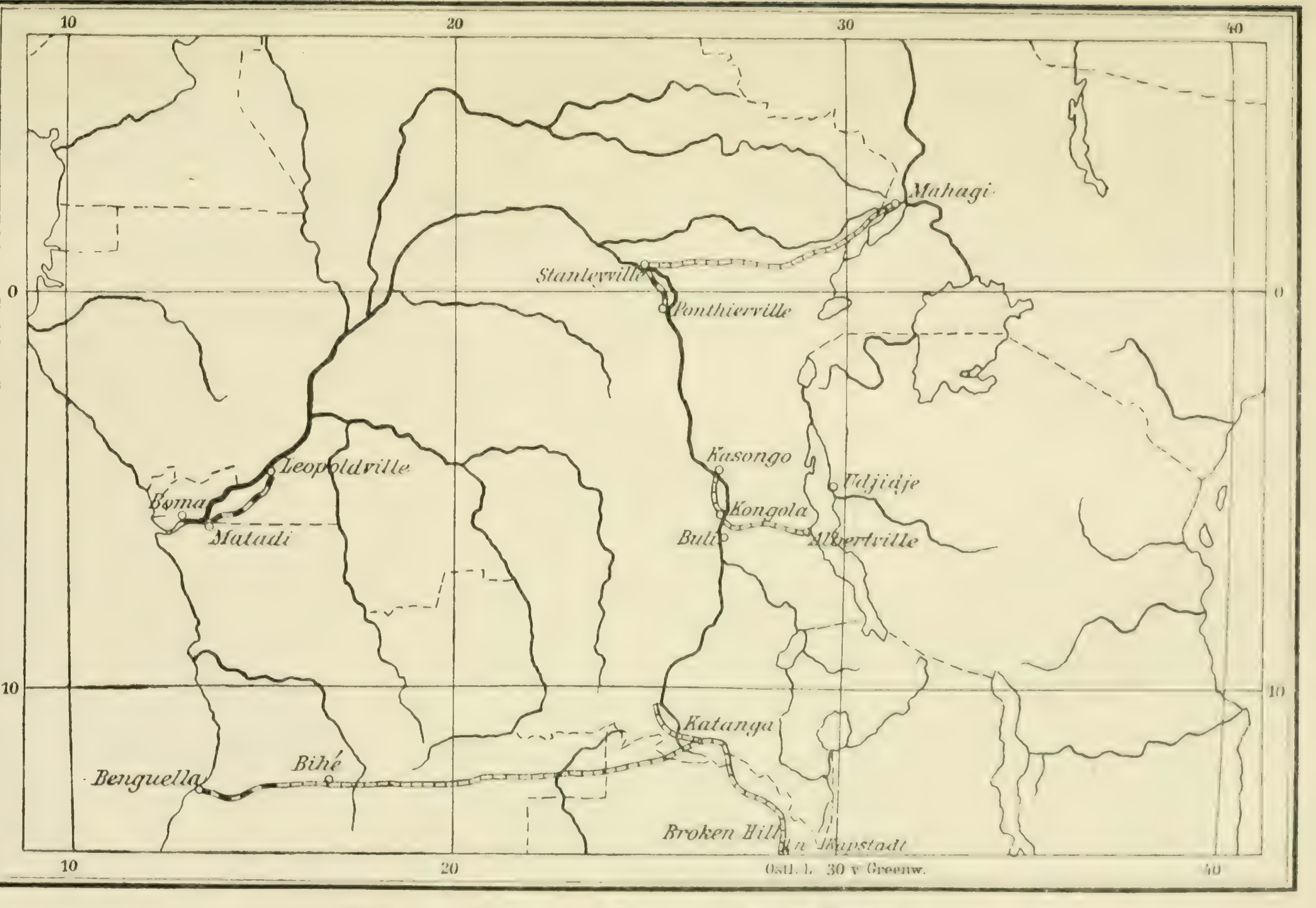
In den wichtigsten afrikanischen Ländern stellen sich nun die Zahlen der auf je 10 000 Einwohner entfallenden Kilometer Eisenbahn nach dem Stande von 1907 folgendermaßen:

in Ägypten	5,40 km
in den britischen Kolonien	3,43 km
in den französischen Kolonien	1,84 km
in den portugiesischen Kolonien	1,70 km
in den italienischen Kolonien	1,57 km
in den deutschen Kolonien	1,21 km
in den belgischen Kolonien (Kongostaat)	0,33 km

Ganz gewiß ist diese Statistik für Deutschland nicht erfreulich, denn wenn man die drei unabhängigen afrikanischen Reiche Abessinien, Marokko und Liberia, die türkische Provinz Tripolis, die spanische Wüsten-„Kolonie" Rio del Oro und das kleine spanische Rio Muni-Gebiet außer Betracht läßt, deren Verhältnisse sich aus mannigfachen Gründen mit denen der wertvollen europäischen Kolonien nicht vergleichen lassen, so

ergibt sich, daß unter den afrikanischen Besitzungen der europäischen Nationen die deutschen in bezug auf ihre Verkehrsverhältnisse am zweitungünstigsten gestellt sind; ja, man darf sogar getrost sagen, am allerungünstigsten, denn im Kongostaat, der auf den ersten Blick noch wesentlich schlechter dazustehen scheint, liegen besondere Verhältnisse vor, die es vollkommen unmöglich machen, seine Eisenbahndichte mit der anderer afrikanischer Länder zu vergleichen.

Der Kongostaat verfügt nämlich über die wundervollen natürlichen Verkehrsstraßen des Kongo und seiner zahlreichen Nebenflüsse, die eine Erschließung des Landes mit Eisenbahnen von vornherein zum großen Teil überflüssig machen. Der Kongo mit seinen Zuflüssen ist ja eine der idealsten Riesenwasserstraßen der Welt, wie sie jedenfalls in Afrika nicht ihresgleichen hat: übertrifft doch seine Wassermasse diejenige des Nil um das 16fache! Vom Stanley-Pool, nahe vor seiner Mündung, der freilich vom Meere, wie wir noch hören werden, leider durch Stromschnellen geschieden ist, erstreckt sich ein umfangreiches Netz von durchweg schiffbaren Strömen auf eine Gesamtstrecke von etwa 18 000 km ins Innere des Schwarzen Erdteiles hinein, bis nach Kamerun, Bahr el Ghasal, Manyema, Urna und Lunda: der Kongo selbst ist zunächst vom Stanley-Pool an stromaufwärts volle 1725 km weit zu befahren, bis in die Gegend der Stanleyfälle, der Kassai und der Sankuru bieten gleichfalls Schiffahrtswege von je 1500 km Länge dar, der Ubangi ist bis Yakoma, 1200 km weit, schiffbar, der Lukenye 1100 km, der nach Kamerun hineinführende Sanga 900 km, der Ruki 860 km, der Lomami 750 km, der Djuma 650 km, der Mongola 370 km, die Alima 330 km weit usw. Oberhalb der Stanleyfälle, wo der Kongo seine Schiffbarkeit durch Stromschnellen und Wasserfälle auf eine Strecke von 127 km verliert, ist der Strom dann abermals von Ponthierville bis Kasongo, wo der Kindu in den Lualaba-Kongo fällt, auf 315 km ohne jedes Hindernis für die Schiffahrt. Alsdann folgt bis Kongola abermals eine nichtschiffbare Strecke; doch daran schließt sich weiter stromaufwärts noch einmal eine Schiffahrtsstraße von vollen 680 km Länge, die erst bei den Fällen von Kalengwe ihr Ende findet.



Karte 14. Bahnen und Bahnprojekte des Kongostaats.

Fertige Bahnen. Geplante Bahnen.

Somit ist der Kongo in seinem gesamten, fast 4000 km langen Lauf, der für eine Befahrung mit Schiffen in Frage kommt, nur an insgesamt drei Stellen für Fahrzeuge nicht zu gebrauchen, und Eisenbahnen müssen hier einsetzen, um einen Verkehr zwischen den schiffbaren Strecken zu vermitteln.

1. Die Kataraktenbahn (eigentliche Kongobahn).

Wie schon erwähnt, liegt die unterste Strombarre unmittelbar vor der Mündung, zwischen dem Stanley-Pool und Matadi. Hier fällt der Fluß in einem 325 km langen Lauf um 263 m und ist dabei nur allenfalls im mittelsten Teil dieser Strecke, zwischen Manyanga und Isangila, von Schiffen zu befahren. Um den Kongostaat und seine prachtvollen natürlichen Verkehrswege, seine reichen Bodenschätze und Minerallager überhaupt dem Welthandel und -verkehr zugänglich zu machen, war es daher unbedingt notwendig, mindestens von Matadi zum Pool eine Umgehungseisenbahn zu bauen. Demgemäß tauchte die erste Idee, das dortige Randgebirge mit einer Bahn zu durchbrechen, schon 1878 auf, unmittelbar nach Stanleys sensationeller Lösung des Kongoproblems; doch wurde der Plan erst spruchreif, als die politische Kongofrage durch die Berliner Kongo-Konferenz von 1884/85 geklärt worden war. 1885 wollten die Engländer die Bahn an der Kongomündung bauen, um Herren über die Mündung des Stromes und somit auch möglichst über das ganze Kongobecken zu werden; als aber Leopold II. von Belgien mit Genehmigung der Mächte am 1. August 1885 sich zum „Souverän des Unabhängigen Kongostaates" erklärte und dessen Neutralität proklamierte, lag es nahe, daß Belgien selbst den Bau der Bahn im Kongostaat in Angriff nahm, der zwar damals nur durch Personalunion mit ihm verbunden war, praktisch aber schon damals als die belgische Kolonie betrachtet werden durfte, die er neuerdings geworden ist.

1887 gründete der belgische Oberst Thys, dem das Zustandekommen der Umgehungsbahn an der Kongomündung, der sogenannten „Kataraktenbahn", in erster Linie zu danken ist,

die „Compagnie du Congo pour le commerce et l'industrie", welche Vorstudien zum Bau der Bahn anstellte. Für die eigentliche Herstellung der Bahn wurde alsdann am 31. Juli 1889 eine neue Gesellschaft gegründet, die „Compagnie du chemin de fer du Congo", die ein Grundkapital von 25 Millionen Francs aufwies und ihren Sitz in Brüssel hatte. 10 Millionen Francs steuerte der belgische Staat bei, der Rest wurde von belgischen, deutschen und englischen Finanzleuten aufgebracht.

Im März 1890 begann der Bau der Bahn. Man konnte sich vorher sagen, daß speziell der erste Teil hinter Matadi große Schwierigkeiten bieten würde; aber nicht entfernt ahnte man, wie groß die Mühen waren, die der Bau bereitete, und welche ungeheuren Opfer an Geld und Menschenleben erforderlich wurden, um die verhältnismäßig gar nicht lange, nur rund 400 km umfassende Bahn zustandezubringen. Unter allen Bahnbauten der Erde hat wohl keine andere eine so unverhältnismäßig große Menge von Menschenleben dahingerafft, wie diese Kataraktenbahn. An dem Bau der ersten Strecke bis auf das Pallaballa-Plateau, wo man auf eine Entfernung von 7 km 221 m Steigung zu überwinden hatte, wurde drei Jahre gearbeitet, und von 4500 Arbeitern starben im Lauf von nur $1^1/_2$ Jahren 900, also volle 20%, und ein etwa ebenso hoher Prozentsatz war dauernd krank. Der Mangel an frischen Nahrungsmitteln, das sehr ungesunde Klima und die entsetzliche Hitze in einer vegetationslosen Felsengegend raffte die Leute in Scharen dahin, und die Überlebenden wurden von Verzweiflung gepackt, so daß massenhafte Desertionen und Rebellionen an der Tagesordnung waren. Dazu kam eine ungewöhnlich große Schwierigkeit des Terrains: alles wirkte zusammen, so daß nach $1^1/_2$ Jahren Bauzeit erst $2^1/_2$ km Bahn fertiggestellt und dennoch schon 6 Millionen Francs, also der vierte Teil des Betriebskapitals, bereits verausgabt waren! Als der Kilometer 9 erreicht war, waren schon $11^1/_2$ Millionen Francs verbraucht! Mit der Erreichung des Pallaballa-Plateaus waren ja freilich die Hauptschwierigkeiten überwunden, Nahrung und Klima wurden jetzt besser, und der Fortgang der Arbeiten

war wesentlich einfacher und vor allem billiger. Ende 1893 waren von der Bahn 42 km im Betrieb. — Dennoch konnte es nach solchen Erfahrungen nicht wundernehmen, wenn sich im Parlament und in der Presse Belgiens 1894 ein heftiger Widerspruch erhob, als die Bahngesellschaft, die längst zu der Einsicht gekommen war, daß ihr Betriebskapital zur Vollendung der Bahn nicht ausreiche, an den Staat mit der Bitte um eine nochmalige Beisteuer herantrat, wozu noch eine neue Anleihe von 6 Millionen Francs hinzukommen sollte. Die Opposition setzte es durch, daß eine aus Ingenieuren und Geologen bestehende Studienkommission an Ort und Stelle entsandt wurde, um die Aussichten des Bahnbaues zu begutachten, der inzwischen gegen Ende 1895 bis Kilometer 142 gefördert worden war. Wider Erwarten lautete der Bericht der Studienkommission, der dem Parlament am 7. Februar 1896 erstattet wurde, durchaus günstig, und nunmehr wurde durch Beschluß vom 15. Mai 1896 die staatliche Subvention von 10 auf 15 Millionen Francs erhöht. Der weitere Bahnbau bot nur beim Aufstieg ins Sona-Gongo-Gebirge, wo die Bahn mit 745 m ihre größte Höhe erreicht, noch einmal mäßige Schwierigkeiten, im übrigen wurde er jetzt sehr rasch gefördert. Am 22. Juli 1896 wurde der Betrieb bis Tumba aufgenommen, das auf halbem Wege zum Pool gelegen ist, im April 1897 erreichte man den Inkissi und eröffnete am 1. August 1897 den regelmäßigen Betrieb bis hierher. Um diese Zeit betrugen die monatlichen Einnahmen der Bahn schon 400000 Francs, und die Aktien des Unternehmens, die zeitweise außerordentlich entwertet gewesen waren, standen schon 1896 wieder auf Pari und stiegen in der Folge noch darüber hinaus. — Endlich, am 16. März 1898, als die monatlichen Einnahmen ohnehin bereits auf $^1/_2$ Million Francs gestiegen waren, wurde die erste Lokomotive bis an den Stanley-Pool selbst, nach Dolo, herangeführt. Die Bahn war, dank dem Geschick ihrer beiden leitenden, alljährlich einander abwechselnden Ingenieure Espanet und Goffin, volle $1^1/_2$ Jahre früher fertig geworden, als man noch 1896 erwartet hatte, und ihre Gesamtlänge war von den ursprünglich geplanten 435 km auf 388 km verkürzt worden. Später ist sie

noch um ein wenig, bis Léopoldville (399 km), verlängert worden. Von hier aus vermitteln sechs der „Société Belge du Haut-Congo" gehörige Dampfer einen regelmäßigen Verkehr nach Stanleyville, wie auch den Ubangi und Kassai hinauf. Die Fahrt zwischen dem Pool und Stanleyville bzw. den Stanleyfällen währt stromaufwärts etwa elf, stromabwärts etwa fünf Tage.

Die Riesen-Schiffahrtsstraßen Zentralafrikas, soweit sie zum Kongosystem gehören, hatten also durch die Kataraktenbahn den schmerzlich vermißten Ausweg zum Meere erhalten. Erst 1889 hatte man erkannt, daß es genügte, die Umgehungsbahn in Matadi enden zu lassen, da die Seeschiffe jederzeit bis an diesen Ort gelangen können. Früher hatte man die großen Seedampfer nur bis Ponta da Lenha, später bis Boma zu führen gewagt. Es war daher eine sehr erfreuliche Entdeckung, als man bemerkte, daß bis Matadi hinauf eine Fahrstraße von 18 m Mindesttiefe dauernd zur Verfügung steht.

Somit hatte die Kunst und Energie der Ingenieure es ermöglicht, daß das große natürliche Hindernis, welches den Welthandelsverkehr vom Kongostaat fast vollständig schied, seit 1898 als überwunden zu betrachten ist. Ein anderes ebenso ernstes Hindernis freilich, das die Interessen der handeltreibenden Allgemeinheit aufs schwerste bedrohte und gefährdete, konnte kein Ingenieur beseitigen: die souveräne Nichtbeachtung aller Verpflichtungen, welche die Kongoregierung in der Berliner Kongo-Konferenz 1885 hinsichtlich der Gestaltung des Handelslebens im Kongostaat übernommen hatte. An Stelle des garantierten Freihandels hat sich in dem von der Natur so reich gesegneten Lande die skrupelloseste Monopolwirtschaft entwickelt, die mit rücksichtslosester Aussaugung der unglücklichen Eingeborenen durch ihre weltliche Obrigkeit und ihren eigenen Souverän Hand in Hand geht, ein Zustand, der von einer Sklavenwirtschaft im allergrößten Stil und in brutalster Form nur dem Namen nach verschieden ist. Ob eine derartige Politik auch jetzt noch fortdauern wird, wo der Kongostaat belgische Kolonie geworden ist, kann erst die Zukunft lehren: dieses nichtnatürliche Hindernis des internatio-

nalen Handelsverkehrs im Kongostaat können jedenfalls nur die Diplomaten, nicht die Ingenieure, beseitigen — mögen sie dabei denselben vollen und schönen Erfolg haben, wie die unverzagten Erbauer der „Kataraktenbahn"!

2. Umgehungsbahnen am oberen Kongo.

Außer der nichtschiffbaren Strecke unterhalb des Stanley-Pools, die nunmehr durch die Kataraktenbahn unschädlich gemacht worden war, ist der Kongo, wie gesagt, nur noch an zwei Stellen seines Laufes durch Stromschnellen und Wasserfälle unbenutzbar. Auch diese sind in neuerer Zeit durch Bahnen umgangen worden: die Stanleyfälle zwischen Stanleyville und Ponthierville sind seit dem 1. September 1906 durch eine 127 km lange Bahn von Meterspurweite umgangen, und zwischen Kasongo und Kongola wird eine weitere 320 km lange Meterspurbahn in naher Zukunft vollendet sein, so daß alsdann in der ganzen Länge des Kongo von seinem schiffbaren Oberlauf an ein großer Verkehrsweg besteht. Dieser würde an sich zunächst den Anschein erwecken, als könne er ein altes Problem lösen, das die Regierung des Kongostaates schon seit geraumer Zeit beschäftigt, ohne daß es bisher eine befriedigende Lösung gefunden hat: die Verkehrserschließung der Landschaft Katanga.

3. Die Katanga-Bahnprojekte.

Katanga, die südöstlichste Ecke des Kongostaates, ist nämlich zweifellos eines der allerreichsten Länder von Afrika. Es gibt dort Kautschuk und Elfenbein in Fülle, und seitdem G. Grey nahebei den noch zu Rhodesia gehörigen Golddistrikt Kasanschi zuerst entdeckte, hat man festgestellt, daß auch in Katanga ganz ungeheure Reichtümer an Mineralien, speziell an Gold, lagern. Nach einer Angabe, die Herzog Adolf Friedrich von Mecklenburg in einem der Berliner „Gesellschaft für Erdkunde" am 2. Januar 1909 gehaltenen Vortrag machte, werden neuerdings allein die Gold- und Kupferschätze Katangas auf je 4 Milliarden Frs. bewertet! — Eine eigene „Compagnie du

Katanga", welche das Land der Ausbeutung erschließen sollte und an der der Kongostaat selbst mit zwei Drittel des 3 Millionen Francs betragenden Aktienkapitals beteiligt war, wurde bereits 1891 mit dem Sitz in Brüssel gegründet. Aber es kam zu keinem Bergwerksbetrieb und auch zu keiner sonstigen Nutzbarmachung der Naturschätze Katangas, weil man keine Möglichkeit hatte, die gewonnenen Produkte aus dem vom Atlantischen und vom Indischen Ozean ungefähr gleichweit entfernten Lande in bequemer Weise zum Meer zu schaffen. Im Dezember 1901 erwarb ein Engländer, R. Williams, Schürfrechte in Katanga — doch schwebte auch dieses Anrecht mangels jeglicher Verkehrswege bisher im wesentlichen in der Luft. Mannigfache Projekte tauchten auf, um Katanga einen Weg zum Meer zu verschaffen, doch erst in neuester Zeit rückt eine Erfüllung des alten Wunsches in Sehweite.

Der nächstliegende Ausweg war natürlich eine Benutzung des Kongo selbst und seiner oben genannten Umgehungsbahnen, um Katangas Ausfuhr zum Meere zu leiten. Am 14. April 1902 wurde daraufhin die „Compagnie du chemin de fer de Katanga" gegründet, die eine Bahn aus Katanga an den Oberlauf des Lualaba-Kongo, und zwar an die Stelle, wo der Nsilo in den Hauptstrom mündet, in Aussicht nahm. Doch ist es bei dem Plan geblieben, der heute wohl als ziemlich aufgegeben gelten darf, zumal da eine solche Bahn durch die allergebirgigsten Teile des Kongostaates verlaufen müßte. Man ist zu der Erkenntnis gekommen, daß mit einer dem Kongolauf folgenden, fast 4000 km langen Transportstraße zum Meer, der überdies ein siebenmaliges Umladen der Güter aus der Bahn ins Schiff und aus dem Schiff in die Bahn erforderlich machen würde, Katangas unglückliche geographische Lage nicht durchgreifend verbessert werden kann. — So wurden denn zwei weitere Pläne von außerordentlicher Kühnheit erdacht, um Katanga einen besseren und kürzeren Weg zum Meere darzubieten. Die Regierung des Kongostaates hat selbst Vermessungen vornehmen lassen, um vom unteren Kongo, etwa vom Stanley-Pool aus, eine direkte Bahn nach Katanga zu bauen. Die Arbeiten sind seither von einer eigens gegründeten „Compagnie du chemin

de fer du Bas-Congo au Katanga" fortgesetzt worden, die sich erbot, die Bahn zu bauen und zu betreiben. Gleichzeitig ging die gleiche Gesellschaft mit dem noch kühneren Eventualprojekt um, die von Benguella im benachbarten Portugiesisch-Westafrika nach Bihé zu führende Bahn (vgl. Kartenskizze 14) westwärts bis nach Katanga hinein zu verlängern. Diese Bahn würde ja sicherlich Katanga die kürzeste direkte Verbindung mit dem Meere schaffen. Aber beide von der genannten Gesellschaft geplanten Bahnen kranken an der Tatsache, daß sie auf einen großen Teil ihres Laufes durch noch nahezu ganz unbekanntes oder doch nur äußerst mangelhaft erforschtes Gebiet, nämlich durch das Stromgebiet des oberen Kassai und seiner zahlreichen, großen Nebenflüsse führen müßte. Man kennt hier weder die Beschaffenheit des Landes noch die Eigenschaften seiner Bewohner in einer auch nur halbwegs ausreichenden Weise. Es soll ja nicht bestritten werden, daß die projektierten, riesigen Bahnen in unbekanntem Land später einmal verwirklicht werden könnten, aber ehe es so weit kommt, wird zweifellos noch sehr lange Zeit vergehen, und darauf kann Katanga und der an seiner baldigen Erschließung so sehr interessierte Kongostaat nicht warten! — Somit hat man sich nach anderen Auswegen aus dem schwierigen Dilemma umgesehen.

Man wäre im Kongostaat vermutlich niemals in dieses Dilemma gekommen, wenn in unserem Deutsch-Ostafrika, das bekanntlich am Tanganyikasee an den Kongostaat angrenzt, schon Eisenbahnen in einigermaßen ausreichendem Umfange vorhanden wären, wenn die seit lange schwebenden Projekte, Kolonialbahnen bis ins Gebiet der großen Seen zu führen, schon verwirklicht wären oder doch mindestens in absehbarer Zeit Aussicht auf Verwirklichung hätten. Deutsch-Ostafrika ist die natürlichste Ausfallspforte für den ganzen Osten des Kongostaates. Ernst Vohsen kleidet diese Tatsache in die Worte: „Besonders die billigen Produkte (des östlichen Kongobeckens), wie z. B. Getreide, Ölfrüchte, Häute und Faserstoffe, die sicher in der Zukunft im Ausfuhrhandel eine wichtige Stelle einnehmen werden, können nach der Westküste gar nicht ausgeführt werden, weil sie die teure Fracht nicht er-

tragen können. Der Weg ist zu lang, die Flußschiffahrt, auf die die Produkte angewiesen wären, ist in Afrika meist teurer und jedenfalls viel unsicherer und unbeständiger als eine Eisenbahn" („Deutschland und der Kongostaat", S. 51, Berlin 1908).

Die im Dezember 1901 gegründete belgische „Compagnie des chemins de fer du Congo supérieur aux grands lacs africains" plante nun bereits seit längerer Zeit neben einer aus dem Kongogebiet an den Albert-See führenden Bahn (Uëllebahn), von der noch die Rede sein wird, auch eine Bahnverbindung zwischen dem Kongo und dem Tanganyika, und zwar zwischen Buli, das am Zusammenfluß der beiden Quellströme des Kongo, des Lualaba und des Lukuga liegt, und Albertville am Tanganyika-See. Albertville schräg gegenüber liegt aber auf dem Ostufer des Sees das zu Deutsch-Ostafrika gehörige Udjidji, das als Endpunkt unserer ostafrikanischen „Zentralbahn" in Aussicht genommen ist. Auf diesem Wege würde Katanga bereits einen zwar nicht gerade idealen, aber doch verhältnismäßig kurzen Weg zum östlichen Meere erhalten können — aber die Rückständigkeit Deutschlands in bezug auf den Ausbau seines kolonialen Eisenbahnnetzes macht sich gerade an dieser Stelle sehr schmerzlich fühlbar: von der ostafrikanischen Zentralbahn sind (Anfang 1909) erst rund 270 km fertiggestellt, und eine Erreichung des fast viermal so weiten Tanganyika steht noch in weiter Ferne. Ebenso wenig oder noch weniger ist Aussicht vorhanden, daß eine den Süden unserer Kolonie durchziehende Bahn zu den großen Seen, dem Nyassa und dem Tanganyika, in absehbarer Zeit vorhanden sein wird, die vor allen anderen Bahnen geeignet sein würde, etwaigen anderen in der Richtung nach Katanga gebauten Verkehrswegen den Rang abzulaufen und von der ein Sachkenner wie Hans Meyer sagt: „ihn (den Güterverkehr Katangas) von dort ganz zur deutschen Küste abzulenken, haben wir vollständig in der Hand durch den Bau einer kaum 700 km langen deutsch-ostafrikanischen Südbahn" (vgl. S. 240 ff.)!

Engländer und Portugiesen werden es daher sein, deren Handelsstraßen die Erschließung Katangas bis auf weiteres zugute kommen wird. Wie oben auf S. 166 berichtet wurde,

ist nämlich jüngst ein Abkommen getroffen worden, wonach das zurzeit in Broken Hill endende Südstück der Kap—Kairo-Bahn einen Zweig nordwestwärts ins Gebiet von Katanga entsenden wird. Die Fertigstellung dieser Zweigbahn wird nicht lange auf sich warten lassen, und Katanga hat dann seinen Weg zum Meere. Dieser erfordert zwar nach Kapstadt bei 3677 km Entfernung volle 5½ Tage Bahnfahrt und nach dem nächsten erreichbaren Hafen, nach Beira im portugiesischen Mozambique, bei 2773 km Entfernung noch immer 4½ Tage, aber der zurzeit noch erforderliche Umweg nach Beira über Buluwayo und Salisbury wird wohl sehr bald durch neue, abkürzende Bahnbauten beträchtlich verkürzt werden, eine Erreichung der Mozambiquehäfen Quelimane und Porto Amelia, die in der Luftlinie noch näher für Katanga liegen, rückt gleichfalls in greifbare Nähe — und ob Deutsch-Ostafrika dann in der Lage sein wird, für die verpaßte günstige Gelegenheit zur Hebung des Landes durch eine rechtzeitig erbaute Bahn nachträglich noch Ersatz zu schaffen, erscheint sehr fraglich. Eine Möglichkeit hierzu wird sich jedoch vielleicht trotzdem bieten, wenn die im Jahre 1909 hoffentlich bis Kilossa vorwärtsschreitende Zentralbahn in Gestalt der „Südwestbahn" nach Bismarckburg am Südende des Tanganyika fortgeführt werden und von dort eine Verlängerung ins Katanga-Gebiet erhalten sollte, worüber im Kapitel über die deutschen Bahnen in Ostafrika (S. 239 ff.) Genaueres mitgeteilt werden wird.

In jedem Fall aber wird Katanga in naher Zukunft seine Rolle auf dem Weltmarkt spielen. —

4. Die Uëllebahn.

Ist somit der Kongostaat bezüglich der Erschließung Katangas mehr auf die Tätigkeit anderer Nationen als auf seine eigene im Bau von Bahnen angewiesen, so wird eine andere große Bahn, die ein gleichfalls sehr reiches und fruchtbares Gebiet der gewaltigen belgischen Kolonie erschließen soll, in der Hauptsache vom Kongostaat selbst in Angriff genommen werden. Es handelt sich um eine Bahn, die den Nordosten des

Landes, das äußerst reichgesegnete Uëlle-Gebiet, durchziehen und daneben eine direkte Verbindung zwischen den Oberläufen der beiden größten afrikanischen Ströme, des Nil und des Kongo, herstellen wird, die natürlich von einer gar nicht abzuschätzenden wirtschaftlichen Bedeutung zu werden vermag. Auch diese Bahn verdankt, wie die meisten anderen Bahnbauten und -projekte des Kongostaates, ihre Entstehung in erster Linie dem außerordentlich scharfen kaufmännischen Blick des Belgierkönigs Leopold. Die Bahn soll von Stanleyville, also vom obersten Ende der schiffbaren Hauptstrecke des Kongo, durch das an Bodenschätzen und Vieh gleich reiche Stromgebiet des Uëlle, eines Nebenflusses des Ubangi, nach Mahagi am Albert-See verlaufen. Den Albert-See durchströmt aber, wie schon erwähnt (S. 169), der Weiße Nil, der hier bereits schiffbar ist, und somit wird die nur 700 km lange Bahn zwei der prachtvollsten Wasserstraßen der Erde miteinander verbinden. Daß unter solchen Umständen der Kongostaat und die englische Verwaltung des Sudan ein gleich hohes Interesse an dem baldigen Zustandekommen einer so ungemein wertvollen Bahn haben, ist natürlich. Zwischen beiden Regierungen ist denn auch bereits am 9. Mai 1906 ein Vertrag zustande gekommen, der das Zustandekommen der Bahn sichert. Die Bahn wird, wie bereits auf S. 197 erwähnt, von der 1901 gegründeten „Compagnie des chemins de fer du Congo supérieur aux grands lacs africains" gebaut und auch seinerzeit betrieben werden.

Sind die aufgezählten Bahnprojekte — mit Ausnahme des wohl bereits endgültigen aufgegebenen Planes einer Bahn vom Stanley-Pool nach Katanga — dereinst alle verwirklicht, so ist der Kongostaat in seinen Hauptteilen durchweg dem Verkehr erschlossen und im wesentlichen mit Eisenbahnen gesättigt, obwohl die Gesamtlänge aller einzelnen Linien 2000 km nicht viel überschreiten wird. Eine so auffallend geringe Zahl von Eisenbahnen kann natürlich in einem riesigen Lande nur dann als genügend für die vorläufige Erschließung angesehen werden, wenn eben dieses Land so reich mit schiffbaren Wasserstraßen gesegnet ist, wie der belgische Kongostaat.

Kleinere afrikanische Kolonialbahnen der Engländer, Portugiesen, Franzosen und Italiener.

(Hierzu eine Karte auf Seite 203.)

1. Die Ugandabahn.

In wie hohem Maße der Handelsverkehr eines wohlhabenden innerafrikanischen Landes durch eine zum Meere führende Bahn in ungeahnter Weise günstig entwickelt werden kann, dafür gibt es kein lehrreicheres Beispiel als die Ugandabahn in Britisch-Ostafrika. Während im nahe benachbarten Deutsch-Ostafrika der Bau der Bahnen, die dereinst von der Küste zum Viktoria Nyanza und zum Tanganyika-See führen sollen, nur im Schneckentempo fortschritt, schuf sich England trotz nicht sehr günstiger Aussichten seine Ugandabahn unter Hintansetzung aller anderen kolonialen Bedürfnisse Britisch-Ostafrikas. Am 30. August 1895 bewilligte das englische Unterhaus die ersten 200 000 Pfund Sterling für die Vorbereitungen zum Bahnbau, der auch sehr rasch in Angriff genommen wurde, da er für den bevorstehenden und 1898 wirklich zum Ausbruch gelangten Entscheidungskampf um den Sudan unter Umständen ein wertvolles strategisches Mittel abgeben sollte. Technisch war der Bau in dem großen, langsam ansteigenden Steppengebiet ziemlich leicht und bot nur in dem Kikuya-Bergland, wo die Bahn sich sogar bis zu 2530 m Meereshöhe erhebt, schwierigere Aufgaben; um so unbequemer zu überwinden war aber die Frage der Verpflegung des Arbeiterpersonals während des Baues in dem wenig fruchtbaren und wasserarmen, schwach besiedelten Steppengebiet. Dennoch kam man rasch vorwärts: im April 1897 wurden die ersten 50 engl. Meilen dem Betrieb übergeben, im April 1898 reichte der Verkehr bis zur 150., im März 1899 zur 279., im November 1900 zur 326., im Februar 1901

bis zur 476. Meile, und schon im Dezember 1901 war die ganze, 583 englische Meilen oder $939\frac{1}{2}$ km lange Bahn von dem seit 1886 britischen Küstenort Mombassa nach Port Florence am Viktoria Nyanza dem Betrieb übergeben! Früher war der Weg von Mombassa zu den großen Seen mit sehr beträchtlichen Schwierigkeiten verknüpft, und Britisch-Ostafrika war zu einem großen Teil von der deutschen Nachbarkolonie abhängig — heute ist, lediglich infolge des Vorhandenseins der Ugandabahn, das Umgekehrte der Fall! Uganda mußte dereinst seine Ausfuhr über das deutsche Tabora nach dem deutschen Daressalaam suchen, denn der Weg nach Mombassa führte 20 Tage lang durch wasserarme Steppen, in denen frische Nahrung nicht zu beschaffen war, so daß für jeden Lastträger noch ein zweiter mitgenommen werden mußte, der allein die Lebensmittel trug. Heute hingegen schickt das deutsche Muanza am Viktoria Nyanza seine Ausfuhrartikel mit britischen Dampfern über den See hinweg nach Port Florence und läßt sie mit der britischen Bahn nach Mombassa transportieren! — Neben ihrem wirtschaftlichen Wert kommt der Ugandabahn, obwohl sie bei den 1898er Kämpfen gegen den Mahdi noch keine Bedeutung erlangen konnte, auch jetzt noch ein strategischer Charakter zu, den Johnston treffend mit den Worten gekennzeichnet hat: „Der Besitz der Kontrolle über das Ugandaprotektorat und über das britisch-ostafrikanische Schutzgebiet ist erfordert durch unsre Fürsorge für die politische Zukunft Indiens“.

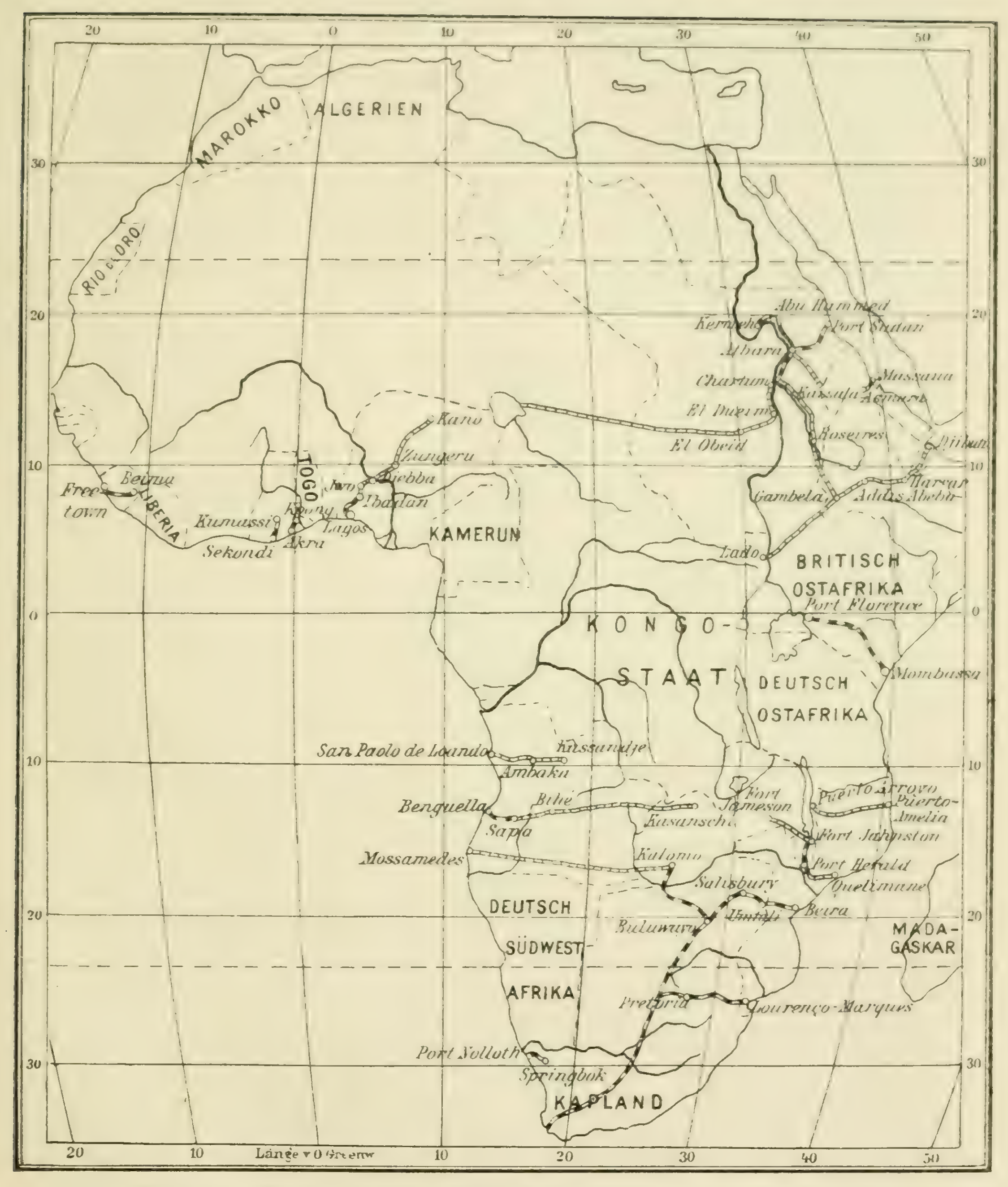
Die Fahrt von Mombassa an den See oder umgekehrt währt 48 Stunden; die mit Meterspur gebaute Bahnlinie durchzieht zunächst den 56 km breiten, regenreichen und sehr fruchtbaren Küstenstreifen; dann betritt sie das große, trockene Steppengebiet, in dem die britische Verwaltung nahe der Station Simba ein berühmtes Schonrevier für das afrikanische Hochwild aller Arten eingerichtet hat; zwischen Kenia und Kilimandscharo hindurch wendet sie sich der weiten Steppe von Nairobi zu, berührt Naiwascha und Nakuro, durchbricht alsdann das bedeutende Mau-Rand-Gebirge und eilt alsdann zum Viktoria Nyanza hinab.

Die Bahn gewährt zwar, neben der vollen Deckung der Betriebskosten, nur eine beschränkte Rentabilität des Kapitals; sie ist eben als staatliches Unternehmen von vornherein nicht eine Anlage gewesen, die auf einen möglichst hohen und raschen Verdienst bedacht war, sondern sie sollte die Entwicklung des Landes Uganda und der britischen Ansiedelungen um den Viktoria Nyanza fördern — und das ist ihr denn auch in trefflichster Weise gelungen, wobei sie immerhin 1907 noch einen Überschuß von etwa 100 000 Pfund abwarf.

Eine großzügige, von allem Fiskalismus freie Verkehrspolitik, die billigste Frachten ermöglichte, hat den gesamten Ländern in diesem Teil Afrikas, auch den deutschen, eine ungeahnt starke Entwicklung des Handelsverkehrs gebracht, so vor allem auch dem schon genannten deutschen Muanza am Südufer des Sees. Durch den Einfluß der englischen Bahn hat sich die Ausfuhr des deutschen Muanza über die deutschen Zollstationen am See im Laufe von 10 Jahren verneunfacht und ist noch in ständigem starken Aufschwunge begriffen (Wert der Aus- und Einfuhr im Jahre 1905: $3^3/_4$ Millionen Mark). Unter allen Handelsorten Deutsch-Ostafrikas steht jetzt Muanza in bezug auf seine Ausfuhr, deren Wert 2 Millionen beträgt, an erster Stelle. Man mag daran ermessen, wie ganz anders es um den Handelsverkehr Ostafrikas heute bestellt sein könnte, wenn Deutschland nicht mit seinen Ausgaben für koloniale Eisenbahnen lange Zeit hindurch so ungemein zurückhaltend gewesen wäre!

2. Englische Bahnen in Westafrika.

England hat auch an anderen Stellen in seinen afrikanischen Besitzungen mit der Ertragsfähigkeit der vom Meere ins Binnenland führenden Stichbahnen zum Teil ausgezeichnete Erfahrungen gemacht. In Guinea baut es z. B. an der Sklavenküste vom Küstenorte Lagos bzw. vom benachbarten Inselchen Iddo eine Bahn ins Hinterland, dem Niger zu. Ein Teil dieser Bahn, Lagos—Ibadan—Iwo, etwa 230 km lang, ist fertiggestellt und hat bereits den Handel des Landes und auch seine



Karte 15. Kleinere afrikanische Kolonialbahnen der Engländer, Portugiesen, Franzosen und Italiener.

Fertige Bahnen. Geplante Bahnen.

Finanzen sehr günstig beeinflußt; der Wert der vor einigen Jahren noch kaum vorhandenen Baumwollausfuhr allein (1902 nach 30jähriger Ausfuhr erst 3 Millionen Mark) betrug infolge des seit März 1901 vorhandenen Bahnverkehrs bis Ibadan 1906 schon über 3/4 Millarden (831 Millionen) Mark. Die Bahn soll zunächst nach Oschogbo (313 km), späterhin bis an den Niger, etwa in der Richtung auf Djebba (ca. 440 km), vielleicht auch nach Baro verlängert werden und dort an die künftigen Bahnen Nord-Nigerias Anschluß finden. In Nord-Nigeria gibt es zwar zurzeit nur die kleine, 35 km lange Hinterlandbahn Zungeru—Baridjuko, die aber in Zukunft einmal südwärts nach Baro am Niger und weiterhin voraussichtlich auch nordwärts nach Kano bis nahe an die Grenze des französischen Interessengebietes verlängert soll.

In der britischen Goldküsten-Kolonie besteht ferner seit 1903 eine von Sekondi nach Kumassi führende Bahn von etwa 270 km Länge (mit einer kleinen Abzweigung nach Adjua), deren Bau von der Regierung der Goldküste im März 1900 genehmigt worden war. Ihre Einwirkung machte sich derart bemerkbar, daß der Handel der gesamten Kolonie, der vor Eröffnung der Bahn ständig zurückgegangen war, im Laufe von zwei Jahren, von 1902 bis 1904, von 5 auf 11 Millionen Pfund stieg. Allein die Kakaoausfuhr, deren Wert sich 1897, im letzten Jahre, bevor mit dem Bahnbau begonnen wurde, erst auf 64 000 Mark belief, war 1907, also 10 Jahre später, auf 10 301 800 Mark gewachsen! Eine zweite Bahn in der Goldküsten-Kolonie führt vom Küstenort Akra nach dem 100 km entfernten Kpong am Volta-Flusse. — In Sierra Leone hat der Verkehr einer 1903 eröffneten Bahn Freetown-Bo, die seither bis Baima auf 355 km verlängert worden ist, den Handelsverkehr in vier Jahren gleichfalls nahezu verdoppelt und von 304 000 auf 563 000 Pfund ansteigen lassen.

3. Bahnen in Mozambique.

Auch die portugiesischen Kolonien in Afrika sind bereits ziemlich reichlich mit Eisenbahnen versehen. Das kleine

Portugal ist auf diesem Gebiet entschieden wesentlich energischer und wagemutiger vorgegangen als Deutschland. In Mozambique gibt es eine ganze Reihe von vorhandenen oder projektierten Eisenbahnen, die zum großen Teil, trotz des vielfach recht schwierigen Geländes, Anschluß an die Bahnen Britisch-Südafrikas gesucht und gefunden haben. So führt eine Bahn von Lourenço Marques nach Pretoria (mit einer geplanten Abzweigung von Komalipoort nach Leydsdorp), eine andere von Beira über Menini nach Umtali mit Anschluß nach Salisbury und Buluwayo (Stationen der Kap—Kairo-Bahn). Der Bau der letzteren Bahn war ein von Cecil Rhodes aufgezwungener Punkt des zwischen England und Portugal abgeschlossenen Grenzvertrages vom 28. Mai 1891, durch den Cecil Rhodes seine südafrikanischen Pläne in besonders machtvoller Weise zu fördern wußte. Eine dritte Bahn in Mozambique soll in absehbarer Zeit von dem Hafenort Quelimane im Bogen über Schimbara am Sambesi nach Port Herald verlaufen, der Grenzstation im südlichsten Zipfel des benachbarten Protektorates Britisch-Zentralafrika, von der bereits eine 524 km lange, der „Shire Highlands Railway Company" am 3. September 1901 konzessionierte Bahn durch stark bergiges Land über Tschiromo und Blantyre nach Fort Johnston am äußersten Südende des Nyassa-Sees führt, während eine seitliche Verlängerung von dort westwärts nach Fort Jameson in Nordost-Rhodesia geplant ist. Es ist kaum zweifelhaft, daß die allmählich über Broken Hill hinauswachsende Kap—Kairo-Bahn dereinst mit der genannten Bahnstrecke westlich oder nordwestlich von Fort Jameson verschmelzen wird, so daß alsdann Quelimane eine neue Ausfallspforte für die Ausfuhr Zentralafrikas werden könnte. Es ist dies um so eher zu erwarten, als die Hoffnungen, die man früher auf die Wasserläufe des Sambesi und Kafuë und mancher anderen großen afrikanischen Flüsse gesetzt hatte, nur in recht beschränktem Umfange Berechtigung gehabt zu haben scheinen, so daß die Erschließung Innerafrikas für Handel und Verkehr sich doch in erster Linie auf Eisenbahnlinien wird stützen müssen.

Eine große vierte Eisenbahn in Portugiesisch-Ostafrika zwischen der Pembo-Bai bei Porto Amelia an der Küste und Milonduala oder Porto Arroyo am Ostufer des Nyassa-Sees, die zuerst vom Major A. G. Spilsbury aufs lebhafteste empfohlen wurde, ist geplant; sie dürfte gleichfalls dereinst, wenn aus Zentralafrika Bahnen zum Nyassa-See herangeführt sein werden, einen starken Güter-Durchgangsverkehr zu bewältigen haben und scheint ein besonders aussichtsreiches Unternehmen zu sein.

4. Bahnen in Angola.

Wie Portugal in seinem ostafrikanischen Koloniallande, freilich zum großen Teile von britischem Gelde unterstützt und mit Hilfe von privaten Gesellschaften, denen es bestimmte Mindesteinnahmen gewährleistet, eine überraschend kraftvolle Tätigkeit in der Sorge für das Eisenbahnwesen entfaltet, so ist es auch damit beschäftigt, seine andere große afrikanische Kolonie im Westen, Angola, mit Schienenwegen auszustatten. Wenn auch die Zeiten seines kolonialen Glanzes weit zurückliegen, so zeigt es doch für die Verkehrserfordernisse in seinen Kolonien, seiner wenig günstigen Finanzlage ungeachtet, einen Scharfblick und ein Verständnis, von dem wir Deutschen noch manches lernen können. Die Hauptbahn in Angola erstreckt sich vom Haupthafen San Paolo de Loanda gegenwärtig bis Ambaka und wird noch über Malandje bis nach Kassandje verlängert werden. Weiter war geplant, vom Hafenort Benguella, der durch eine 23 km lange Küstenbahn bereits mit Katumbella an der Lobito-Bai verbunden ist, eine Privatbahn ins Hochland von Kakonda zu bauen, um die reichen Ruwe-Minen am Sualaha der Ausbeutung zu erschließen. Der Bau der etwa 320 km langen Bahn wurde auch in Angriff genommen, schließlich aber versagte die Regierung die endgültige Genehmigung zur Führung der Bahn auf dieser Linie und entschloß sich dafür, der Bahn einen mehr nördlichen Verlauf zu geben und sie nach Bihé verlaufen zu lassen. Diese Bahn, von der zu Ende 1907 die ersten 154 km bis Sapa fertiggestellt

waren, steht im Zusammenhang mit den im Kapitel über die Bahnen des Kongostaates behandelten Plänen, dem Bergwerksbetrieb in der Landschaft Katanga einen westlichen Weg zum Meere zu eröffnen. Zunächst ist der Bahnbau jedoch schon bei Sapa ins Stocken geraten, und die Fortführung über Bihé ins unerforschte Gebiet erscheint zweifelhafter als je zuvor. Sollte aber die von Benguella landeinwärts laufende Bahn dennoch einst erheblich weiter gen Osten wachsen, so ist in Aussicht genommen, sie etwa bei Kasanschi in Rhodesia, nahe der Grenze des Kongostaates, mit der von der Kap—Kairo-Bahn nach Katanga geplanten Abzweigung zusammentreffen zu lassen. — Auch schwebt der Plan, von Mossamedes eine südliche Parallelbahn zur letztgenannten portugiesischen Bahn zu bauen, die bei Kalomo, nördlich der Viktoriafälle, die Kap—Kairo-Bahn erreichen soll; doch stehen einer solchen Bahn mindestens ebenso große Schwierigkeiten und Bedenken entgegen, wie der vorher beschriebenen, so daß auch ihre Verwirklichung bis auf weiteres höchst fraglich erscheint. Dagegen ist es nicht unwahrscheinlich, daß in absehbarer Zeit einmal eine Anschlußbahn vom Hafen Mossamedes südostwärts an die Otavibahn in Deutsch-Südwestafrika zustande kommen wird.

5. Die Berberbahn.

Besondere Beachtung verdienen ferner einige Bahnen oder Bahnprojekte, die eine bessere Erschließung Nordostafrikas und insbesondere die Schaffung guter Verkehrsstraßen zwischen dem oberen Nil und dem Roten Meer bezwecken. Von der Stelle aus, wo der Nil den Albert-See verläßt, bis zu seiner Mündung hat er allein eine Länge von über 4000 km. Durch die bereits vorhandenen Nilbahnen wird zwar die Entfernung des Sudan vom Hafen Alexandria beträchtlich verringert, aber dennoch lasten auf allen Aus- und Einfuhrartikeln noch viel zu hohe Transportkosten, als daß Alexandria ein völlig geeigneter Ausfuhrhafen für den Sudan genannt werden könnte. Da nun das Rote Meer dem Sudan bedeutend näher ist, als das Mittelmeer, lag der Gedanke offen,

dorthin eine Bahn vom oberen Nil zu bauen, nachdem die Engländer durch die Vorgänge des Jahres 1898 die unbestrittenen Herren im Sudan geworden waren. Nominell gehört dieser zwar, ebenso wie Ägypten, zum Osmanischen Reich; faktisch ist er durch die Konvention vom 19. Januar 1899, die England Protektoratsrechte zusprach, zur britischen Provinz geworden. Die Verwirklichung des Bahnbaues folgte der einmal erfaßten Idee sehr bald: im Oktober 1904 begannen die Engländer mit dem Bau einer 578 km langen Bahn, die von der Mündung des Atbara in den Nil, südlich von Berber, nach dem nördlich von Suakim gelegenen, neugeschaffenen Hafen Port Sudan (Scheik Barud) am Roten Meer verlaufen sollte. Schon am 27. Januar 1906 wurde diese hochwichtige sogenannte Berberbahn dem Betrieb übergeben, und die Entfernung Chartums vom Meere ist dadurch mit einem Schlage von 2253 auf 805 km verringert worden.

Der Sudan hat für seine Ausfuhr, die zumeist in Baumwolle besteht, und für einen Teil seiner Einfuhr schon früher, bevor die neue Bahn existierte, den Weg zum Roten Meer, und zwar vorwiegend nach Suakim, mit Vorliebe gewählt. Die Ersetzung der alten beschwerlichen Karawanenstraßen zum Roten Meer durch die Eisenbahn vom Atbara nach Port Sudan wird natürlich den Handelsverkehr des Landes, der schon jetzt einen gewaltigen Aufschwung aufweist, rasch weiter in die Höhe schnellen lassen.

Gelegentlich der Eröffnung der Berberbahn kündete Lord Cromer, der verdiente britische General-Gouverneur von Ägypten, weitere wichtige Bahnbauten im Sudan an, von Abu Hammed nach Kerman im Nilbogen, von Atbara nach Kassala auf die abessinische Grenze zu, und von Chartum-Omdurman über El Dueim nach El Obeid in Kordofan.

6. Abessinische Bahnen und Bahnprojekte.

Die noch weiter nilaufwärts gelegenen Gebiete, die ja soeben erst langsam in den Gesichtskreis des Weltverkehrs eintreten, die Gegenden um Faschoda und um den Albert-See,

werden gleichfalls immer mehr das Bedürfnis empfinden, über eine rasche Verbindung zum Meer zu verfügen. Auch ihnen kommt natürlich die Berberbahn vom Atbara nach Port Sudan zugute; immerhin würde ihnen eine südlichere Parallelbahn, die den Weg zum Roten Meer bzw. zum Golf von Aden wesentlich abkürzen könnte, noch ungleich willkommener sein. Das Bedürfnis nach einer solchen zweiten Bahn vom Sudan zum Meer wird noch bedeutend stärker empfunden werden, wenn die im Kapitel über die Bahnen des Kongostaates erwähnte Uëllebahn, mit deren Bau man zurzeit beschäftigt ist, den Albert-See erreicht haben wird. Alsdann wird die kürzeste Verbindung dieser Nilländer mit dem Roten Meer ein Bedürfnis von so großer Tragweite sein, daß sich ihm die britischen Herren des Sudan nicht mehr entziehen können.

Freilich haben über eine solche Bahn, da sie Abessinien durchlaufen müßte, die Engländer nicht allein zu bestimmen, und da überdies die in Betracht kommende Küste des Roten Meers sich in den Händen der Italiener und Franzosen befindet, haben neben dem Negus von Abessinien auch diese Nationen ein Wort mitzureden. Der Eisenbahnbau in Abessinien steckte ja bis vor kurzem noch in den allerersten Anfängen, und obwohl Negus Menelik sehnlichst wünschte, daß sein Reich dem Kulturpionier des Schienenweges sich erschließe, so haben doch die Eifersüchteleien der an Abessiniens Entwicklung zumeist interessierten drei europäischen Mächte, England, Frankreich und Italien, lange Jahre das Zustandekommen von abessinischen Bahnen nahezu vollständig vereitelt. Die einzigen Bahnen, die in diesen Gegenden fertig wurden, waren eine kurze italienische Stichbahn in Erythrea, die von Massaua nach Guinda verläuft, die aber bei ihrer bescheidenen Länge von 77 km nur ganz lokale Aufgaben in der italienischen Kolonie selbst erfüllen kann, selbst wenn sie nach dem hochgelegenen Asmara verlängert werden sollte, und zweitens eine französische Bahn, die bei einer Gesamtlänge von 296 km aus der französischen Obock-Kolonie nach Abessinien hinein, von Djibuti nach Diré Dauah bei Harrar, führt, und die seit Januar 1903 in Betrieb ist. Die von den Franzosen wie vom

Negus selbst gleich lebhaft gewünschte Fortsetzung dieser von der 1896 gegründeten „Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens" gebauten Bahn über Harrar nach der Hauptstadt Addis Abeba (ca. 750 km) kam jedoch lange Zeit nicht zustande, weil die Engländer, die von der Bahn eine Stärkung des Einflusses ihrer französischen Rivalen in Abessinien erwarteten, den Bau immer wieder zu hintertreiben wußten. Oberst Harrington, der das treibende Element der britischen Politik am Hofe des Negus war, vermochte Menelik zu überzeugen, daß eine Weiterführung der französischen Bahn bis Addis Abeba Abessiniens Selbständigkeit bedrohen und daß nur eine unter internationaler Kontrolle stehende Bahn der Wohlfahrt des Landes voll entsprechen würde. Menelik wurde denn auch mißtrauisch und setzte der von ihm selbst so sehr herbeigewünschten Fortführung der Bahn über Harrar als rein französisches Unternehmen Widerstand entgegen. Gleichzeitig suchte aber die britische Politik noch eine weitere Mine springen zu lassen: englische Finanzleute brachten einen großen Teil der Aktien des französischen Bahnunternehmens in ihre Hände; man plante offenbar in England, die Aktien aufzukaufen und somit der abessinischen Bahn dasselbe Schicksal zu bereiten, das man dem einst gleichfalls französisch gewesenen Suezkanal bereitet hatte — da aber erklärte die französische Regierung mit denkbar größter Deutlichkeit, sie werde dem von ihr mit 25 Millionen Francs subventionierten Unternehmen ihre Unterstützung entziehen, wenn nicht der französische Charakter streng gewahrt bleibe. Bei diesem jahrelangen Streit zwischen Franzosen und Engländern gedieh freilich der Bahnbau überhaupt nicht: 1906 war die Bahn noch immer nicht über Harrar hinausgelangt, wohin sie bereits 1903 geführt worden war. Da erklärte Menelik, des langen Haders müde, er werde nunmehr, falls die beiden europäischen Nationen nicht schnellstens zu einer Verständigung gelangten, die Bahn selbst, als abessinisches Unternehmen, weiterbauen. Das Mittel wirkte Wunder: eine solche Lösung wäre den Briten und den Franzosen gleich unerwünscht gewesen, und so einigten sie sich denn und gelangten im Früh-

jahr 1906 zu einer grundsätzlichen Verständigung über ihre abessinischen Interessen, in die auch Italien hineinbezogen wurde. Das östliche Abessinien wurde als französische (und italienische), das westliche als britische Einflußsphäre aufgeteilt, und demgemäß hätten nunmehr die Franzosen die Bahn als rein französisches Unternehmen nach Addis Abeba weiterbauen können.

Doch ihre äthiopische Bahngesellschaft geriet in finanzielle Schwierigkeiten; die Verhandlungen zogen sich in die Länge, und als die französische Regierung schließlich eine staatliche Zinsbürgschaft für den Weiterbau der Bahn übernahm, war der Termin des 30. Januar 1909, den Negus Menelik als äußersten Zeitpunkt für den Beginn der neuen Arbeiten festgesetzt hatte, bereits verstrichen, und auf die Anzeige des französischen Gesandten, daß die französische Kammer das Eisenbahnprojekt Harrar—Addis Abeba gebilligt habe, erfolgte Meneliks schriftlicher Bescheid, die Konzession sei erloschen. Wie es heißt, gedenkt er die Bahn in eigener Regie zu bauen — doch ist zurzeit (Mai 1909) noch jede Übersicht, wie die Angelegenheit sich weiter entwickeln wird, unmöglich; abessinische, französische und britische Wünsche und Interessen dürften hier noch ein interessantes Turnier miteinander ausfechten, das freilich der Schnelligkeit des Bahnbaus nicht förderlich sein wird.

Wenn aber diese vielumstrittene Bahn dereinst vorhanden sein wird, wollen die Italiener von ihrer Kolonie Erythrea aus eine Seitenbahn heranführen, von deren zunächst noch etwas phantastisch anmutender Weiterführung südwärts bis zur Benadir-Küste im italienischen Somali-Gebiet auch schon gelegentlich die Rede ist. Andere Bahnbauten im östlichen Abessinien sind jedoch bis auf weiteres nicht gestattet.

Im westlichen Abessinien hingegen, das 1906 als spezifisch britische Interessensphäre anerkannt worden ist, werden die Engländer fortan nach Belieben ihre etwaigen Eisenbahnpläne ungehindert verwirklichen können. Sie werden ihren Einfluß vermutlich in der Weise geltend machen, daß sie der französischen Bahn von Addis Abeba eine Verlängerung

in den Sudan schaffen werden. Nach den bisherigen Dispositionen dürfte diese britische Bahn durch noch wenig bekanntes, gebirgiges Land von Addis Abeba nach Gambela am Baro gebaut werden, das noch zu Abessinien gehört, um von dort weiter südwestwärts auf Ladó am Weißen Nil zuzustreben und alsdann nilaufwärts zum Albert-See und zum östlichen Endpunkt der Uëlle-Bahn zu gelangen (vgl. Kartenskizzen 12 und 15). Weiterhin aber soll von Gambela eine Bahn genau nordwärts nach Roseires am Blauen Nil abzweigen, von wo bereits flußabwärts eine weitere Bahn bis Wad Medani in der Richtung auf Chartum geplant ist.

Kommen diese Eisenbahnpläne zustande, so erhält der Oberlauf des Nils und das Uëllegebiet des Kongostaates durch Abessinien hindurch einen Weg nach Djibuti am Golf von Aden, der unter Umständen Wichtigkeit erhalten kann, falls es die Engländer nicht vorziehen, die Ausfuhrwege ihrer Länder am oberen Nil doch lieber jeder fremden Kontrolle zu entziehen und einen britischen Endhafen die Stelle des französischen Djibuti einnehmen zu lassen. Gleichzeitig aber würden jene Eisenbahnbauten auch für das Problem der Kap—Kairo-Bahn eine große Bedeutung erlangen, denn die vom Albert-See über Gambela nach Roseires und Chartum reichende Bahn würde der künftigen Kap—Kairo-Bahn über fast 15 Breitengrade hinweg ein Schienenstück einfügen, das nach den vorläufigen Plänen zum weit überwiegenden Teil durch die Wasserstraße des schiffbaren Nils ausgefüllt werden sollte. Daß die Bahn das westlichste Abessinien, also nicht-englisches Gebiet, durchqueren müßte, ist, trotz des Bestrebens, sie tunlichst nur auf britischem Boden verlaufen zu lassen, bestenfalls nur ein formales Hindernis, denn wenn auch der Verlauf der Grenze Abessiniens gegen den Sudan und Britisch-Ostafrika durch die abessinisch-englischen Verträge vom 15. Mai 1902 und 6. Dezember 1907 festgelegt worden ist, so dürfte doch England das bisher wenig betretene und großenteils noch unerforschte westliche Abessinien, das als seine Interessensphäre bereits anerkannt ist, als eine ihm gehörige Provinz behandeln, sobald es nur irgendwie Lust dazu verspürt. — Eine

gewisse Schwierigkeit liegt freilich in der Durchführung der genannten Eisenbahnpolitik insofern, als die neuen britischen Nilbahnen, wie alle mit dem Kap-Kairo-Gedanken zusammenhängenden Bahnen, durchweg Kapspur erhalten müssen, während die französische Bahn Djibuti—Harrar und ihre künftige Verlängerung nach Addis Abeba die Meterspur aufweist.

Es scheint angebracht, dieses Kapitel zu schließen mit einem Überblick über die zu Ende des Jahres 1907 vorhandenen und über die im Bau befindlichen oder endgültig beschlossenen afrikanischen Bahnen der einzelnen europäischen Nationen, sowie über die Verteilung der einzelnen Spurweiten, die in Afrika vielleicht von größerer Wichtigkeit ist, als in irgendeinem anderen Erdteil.

Vorhanden waren 1907 (nach der 1907 erschienenen deutschen Denkschrift „Die Eisenbahnen Afrikas") insgesamt 27 354 km Eisenbahnen, die sich folgendermaßen verteilten:

Zugehörigkeit des Landes	Normalspur (1,435 m) km	Kapspur (1,067 m) km	Meterspur (1,0 m) km	Schmalspur (unter 1 m) km
Britische Kolonien . . .	194	11 617	940	366
Französische Kolonien .	3390	—	2267	—
Deutsche Kolonien . . .	—	150	296	952
Portugiesische Kolonien	—	742	364	67
Belgische Kolonien . . .	—	—	127	515
Italienische Kolonien . .	—	—	115	—
Ägypten	925	2000	—	2327
Sa.	4509	14 509	4109	4227

Die Kapspur hat also in England in einer alle anderen Spurweiten beträchtlich übertreffenden Weise die Vorherrschaft in Afrika erlangt.

Weiterhin waren zur selben Zeit schon im Bau oder fest projektiert:

in englischen Kolonien	15 113	km	Bahn
,, französischen Kolonien	9 849	,,	,,
,, Ägypten	6 956	,,	,,
,, portugiesischen Kolonien	2 313	,,	,,
,, deutschen Kolonien	1 988	,,	,,
,, italienischen Kolonien	115	,,	,,

In beiden Übersichtstabellen schneidet demnach Deutschland auffallend ungünstig ab. — Sehen wir nunmehr, nachdem wir uns mit der afrikanischen Eisenbahnpolitik der übrigen europäischen Nationen vertraut gemacht haben, genauer die afrikanischen Kolonialbahnen Deutschlands und seine in Zukunft zu befolgende Verkehrspolitik in Afrika an!

Die deutschen Kolonialbahnen in Afrika.

(Hierzu vier Karten auf Seite 219, 231, 233 und 243.)

„Weltpolitik treiben bedeutet nichts anderes, als in dem unaufhaltsamen Prozeß des Zusammenfließens der Menschheit sich nicht passiv verhalten, denn es ist nicht gleichgültig, ob man von der Strömung mit fortgerissen wird oder selbständig die Stromrichtung mitbestimmt.“ — Im Sinne dieser Worte, mit denen Alexander Supan sein wundervolles Meisterwerk „Die territoriale Entwicklung der europäischen Kolonien“ abschließt, trat Deutschland unter Bismarcks Führung im April 1884 bewußt in die Reihe der Kolonialpolitik treibenden Staaten ein. Heftig befehdet und begeistert verteidigt haben die Kolonialfragen im letzten Vierteljahrhundert zu einem der am meisten umstrittenen Probleme der deutschen Politik gehört, und auch gegenwärtig ist der Kampf über Wert oder Unwert der deutschen überseeischen Besitzungen noch ganz und gar nicht verstummt; dennoch ist seit der Übernahme des Staatssekretariats der Kolonien durch Exzellenz Dernburg, seit der Reichstagsauflösung vom 13. Dezember 1906 und der Reichstagsneuwahl vom 25. Januar 1907 nicht mehr zu verkennen, daß das deutsche Volk in den letzten Jahren machtvoll in den kolonialen Gedanken hineingewachsen ist, und ein Aufgeben der Kolonien wird heute wohl nur noch von einigen, in parteipolitische Doktrinen verrannten Leuten verlangt; denn wenn auch die deutschen Kolonien dem Reich bisher sehr viel mehr gekostet als eingebracht haben, so fühlt man doch von Jahr zu Jahr mehr, daß der Wendepunkt nahe ist, und man ringt sich immer mehr zu der altenglischen, schon von Bacon gelehrten Erfahrungserkenntnis durch, daß jede Kolonie durchschnittlich 30 Jahre lang Zuschüsse erfordert, ehe sie eine rentable, Überschüsse abwerfende Unternehmung zu werden vermag.

Deutschland hat in den ersten 20 Jahren seiner Kolonialpolitik naturgemäß den Anfänger nur allzu deutlich erkennen und das großzügige Vorgehen, wie es den älteren Kolonialreichen England und Frankreich, ja selbst Portugal und Holland in ihren kolonialen Unternehmungen zu eigen ist, vielfach vermissen lassen. Heute gibt es wohl Niemanden, der, bei einiger Vertrautheit mit dem Wesen der deutschen Kolonien, nicht rundweg zugestehen wird, daß die deutsche Kolonialpolitik der ersten 25 Jahre viele und große Fehler gemacht hat, und mit der heutigen Erkenntnis der Sachlage würde sicher sehr vieles anders gemacht werden, wenn die Entwicklung zurückgeschraubt werden könnte.

Einer der schwersten Fehler, die begangen wurden, ist aber wohl zweifellos die große Zaghaftigkeit gewesen, mit der man an die Eisenbahnbauten in den Kolonien herangegangen ist. In diesen Fragen hat der Reichstag seine früher sehr skeptische und abwartende Haltung erst nach den Wahlen von 1907 geändert, die eine so unerwartet starke Kolonialfreudigkeit des deutschen Volkes erkennen ließen. Die Sparsamkeit, die das Risiko kolonialer Eisenbahnen nur in bescheidenstem Umfang zu übernehmen wagte, ist uns furchtbar teuer zu stehen gekommen: die enormen Kosten des südwestafrikanischen Aufstands 1904—1907 waren ja zum weit überwiegenden Teil eine Folge des Fehlens von Eisenbahnen, und die Reserve, die wir uns in den ostafrikanischen Bahnbauten auferlegten, wirkt noch gegenwärtig und in nächster Zukunft sichtlich in der Weise, daß die britische Ugandabahn und selbst schon die Kap—Kairo-Bahn unseren Schutzgebieten den Handel und Verkehr entziehen, der zweifellos diesen zufallen würde, wenn wir ebenso wagemutig gewesen wären, wie die britischen Unternehmer. Besaß doch Deutschland noch am 1. Januar 1905 insgesamt nur 479 km koloniale Eisenbahnen in Afrika!

In neuester Zeit ist ja ein erfreulicher Umschwung eingetreten: die deutschen Kolonialeisenbahnen in Afrika machen erfreuliche und rasche Fortschritte, und großzügige Verkehrsprojekte tauchen mannigfach auf, die um so eher auf freundliche Beachtung rechnen dürfen, als man mit steigender Deutlichkeit

erkannt hat, daß die Eisenbahnen nicht nur die Hauptbedingung zur wirtschaftlichen Erschließung der Kolonien, sondern eben auch das vorzüglichste strategische Mittel zur Sicherung unseres Besitzes und zur Pazifizierung aufständischer Gebiete darstellen. Man beeilt sich jetzt, die früheren Versäumnisse nachzuholen; aber die schweren Schäden, die das frühere Arbeiten mit kleinen und kleinsten Mitteln angerichtet hat, sind nicht wieder aus der Welt zu schaffen.

Wahrscheinlich wäre manches anders geworden, wenn man von vornherein in die koloniale Verwaltung Männer des praktischen Lebens berufen hätte, Kaufleute, Volkswirte, Ingenieure usw., und nicht nur Verwaltungsbeamte und Juristen. Das Regierungsmonopol der letzteren hat ja dem deutschen Reiche schon ungezählte Hunderte von Millionen gekostet, nicht nur bei den kolonialen Eisenbahn- und Hafenbauten, sondern z. B. auch in der Heimat bei der viel zu spät in Angriff genommenen Auswertung der natürlichen Wasserkräfte usw. — Wie lange wird man noch weiterhin um eines historisch gewordenen, jetzt aber unberechtigten Privilegs willen Verschwendung mit dem Nationalvermögen treiben? —

Betrachtet man, was Deutschland bis Ende 1906, also bis zum Zeitpunkt vor der Wahl des jetzigen, bahnfreundlichen Reichstags, in seinen afrikanischen Kolonien für die Schaffung von Schienenwegen getan hat, und vergleicht das Erreichte mit der Bautätigkeit in den englischen und französischen, ja selbst in den portugiesischen Kolonien, so ist das Ergebnis nichts weniger als erfreulich. Während z. B. Algerien damals 2917 km Eisenbahnen aufwies, Rhodesia 2101 km, die Kapkolonie 4934 km, Ägypten 5252 km, während die Gesamtlänge aller vorhandenen Bahnen im Jahre 1907 im britischen Afrika 13 117 km, im französischen 5657 km betrug, verfügte Deutschland in demselben Jahre nur über 1398 km Eisenbahnen in seinen afrikanischen Kolonien, von denen überdies noch 578 km von privaten Unternehmern auf eigenes Risiko gebaut und in Betrieb genommen worden waren. Demgegenüber muß betont werden, daß die Engländer allein in den Jahren von

1900—1906 in ihren afrikanischen Kolonien 7500 km Eisenbahnen neu geschaffen haben, also mehr als das Fünffache der Gesamtlänge aller Eisenbahnen, die in unseren afrikanischen Kolonien überhaupt bis dahin bestanden. Diese Gesamtlänge verteilte sich auf die einzelnen deutschen Kolonien wie folgt:

Südwestafrika	1097 km
Togo	167 ,,
Ostafrika	134 ,,
Kamerun	0 ,,

Eine halbwegs nennenswerte Schienenlänge, mehr als 3/4 der insgesamt vorhandenen, war also lediglich in Südwestafrika zu finden; mehr als die Hälfte (578 km) davon war wieder von Privatunternehmern („Otavi-Minen- und Eisenbahn-Gesellschaft") geschaffen worden. Um den Abstand der deutschen Unternehmungen von den englischen besonders deutlich zu machen, sei erwähnt, daß nur allein die Kapkolonie schon 1879, also lange vor der Aufteilung Afrikas, 1540 km Bahnen aufwies, also mehr als alle deutschen Kolonien in Afrika zusammen im Jahre 1907!

Betrachten wir nun die vorhandenen und im Bau befindlichen Eisenbahnen sowie die schwebenden Bahnprojekte für die deutschafrikanischen Kolonien im einzelnen etwas näher!

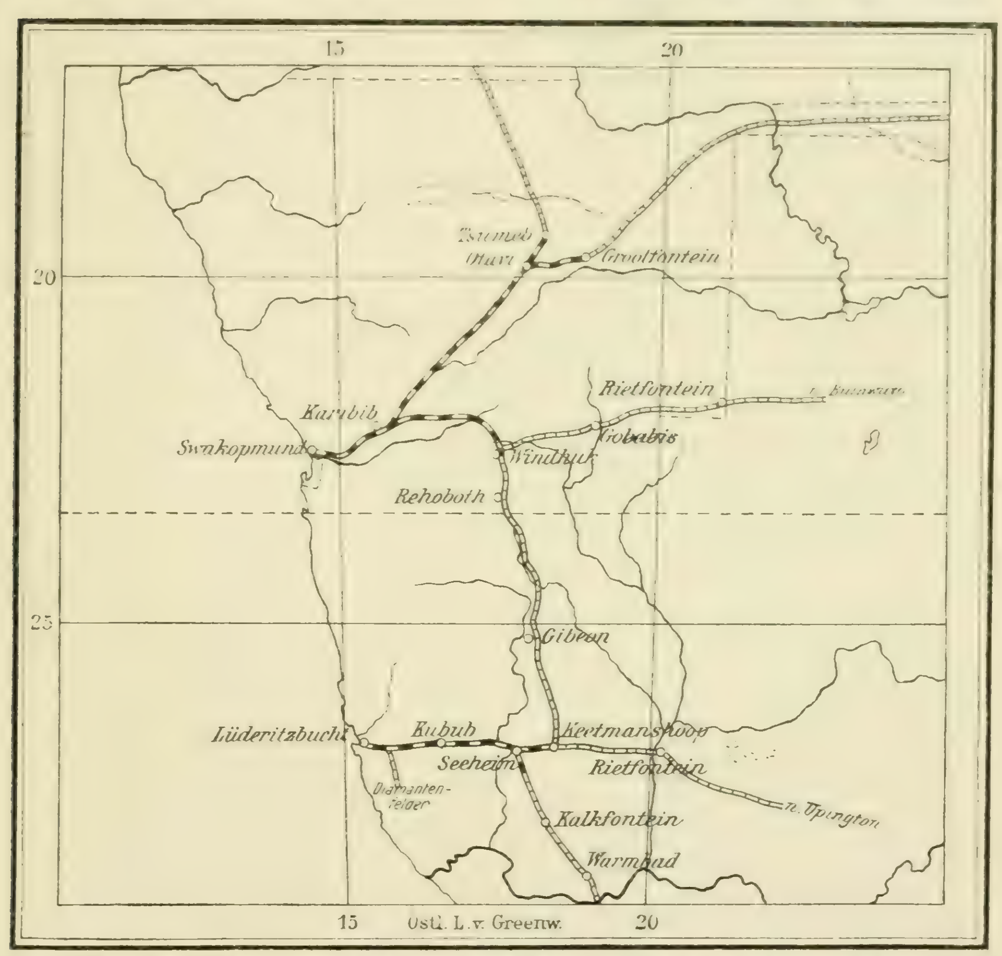
1. Deutsch-Südwestafrika.

In Deutsch-Südwestafrika, das wirtschaftlich unter unseren Kolonien noch am ungünstigsten dasteht (1907: Einfuhr [Krieg!] 32,40, Ausfuhr 1,62 Millionen Mark), gibt es drei große Bahnlinien, die auch das Rückgrat einer künftigen, ausgiebigeren Erschließung des Landes durch Bahnbauten darstellen.

a) Die Otavibahn.

Die längste ist die von der neuerdings so vielgenannten „Otavi-Minen- und Eisenbahn-Gesellschaft" geschaffene Otavibahn, die von Swakopmund nordöstlich landeinwärts zieht und sich den reichen Bergwerksgegenden im Norden des Schutzgebietes zuwendet. Nach der Gegend, wo man zuerst Kupfer

auffand, heißt die von der bekannten Firma Arthur Koppel A.-G. gebaute Bahn „Otavibahn“, obwohl Otavi nicht ihr nördlicher Endpunkt geblieben ist. Ihr Bau begann im Oktober 1903, konnte aber infolge des ausbrechenden Hereroaufstandes binnen Jahresfrist unter außerordentlichen Schwierigkeiten nur 78 km weit gefördert werden. Am 23. Mai 1905 war die Linie



Karte 16. Deutsche Bahnen und Bahnprojekte in Südwestafrika.
Fertige Bahnen. Geplante Bahnen.

erst bis Karibib (191 km), am 25. August 1905 bis Omaruru (236 km) vollendet; die weiteren Fortschritte des Baues gingen dann jedoch derartig schnell von statten, daß bereits am 4. Juli 1906 Otavi (497 km) und am 25. August 1906 der gegenwärtige Endpunkt Tsumeb (567 km) erreicht wurde. Am 16. Dezember 1906 wurde die ganze Bahn dem Verkehr über-

geben. Die Baukosten, einschließlich der bis Ende 1907 ausgeführten Neuanlagen, betrugen 17 800 000 Mark.

Zwischen Onguati und Karibib vermittelt eine kurze, 11 km lange Abzweigung den Anschluß der Otavibahn an die nach Windhuk führende Regierungsbahn, so daß die Gesamtlänge der ersteren 578 km beträgt. Die Bahn ist zunächst nur zu bergbaulichen Zwecken angelegt worden, um eine leichte Ausbeutung der Gruben im Norden des Schutzgebietes zu ermöglichen, doch hat sie auch bei der Bekämpfung des Aufstandes sehr schätzenswerte Dienste geleistet. Eine Abzweigung von Otavi ostnordostwärts nach Grootfontein (91 km) ist am 1. Oktober 1908 in Betrieb genommen. Späterhin wird vielleicht von der Otavibahn nordwärts ins portugiesische Gebiet ein weiterer Anschluß gesucht und gefunden werden. Wahrscheinlich wird diese Verlängerung über Tsumeb durchs Ovamboland nach Port Alexander in Angola erfolgen.

Die Bahn hat, ebenso wie der Minenbetrieb der Otavi-Gesellschaft, eine glänzende Entwicklung durchgemacht; für das Geschäftsjahr 1907/08 wurden 9, für 1908/09 12 Prozent Dividende gezahlt. Die Aktien der Otavi-Gesellschaft standen bekanntlich im Frühjahr 1909 im Vordergrund des Interesses der Börsen und stiegen rasch zu beträchtlicher Höhe. Wie es heißt, will die deutsche Regierung die Otavibahn ankaufen. Es wird dies auch eine Notwendigkeit sein, denn die Wichtigkeit der Bahn für friedliche wie für militärische Zwecke tritt von Jahr zu Jahr deutlicher hervor. Selbst der Verkehr zwischen Swakopmund und Windhuk bewegt sich im westlichen Teil von der Küste bis Karibib neuerdings zum größten Teile über die Otavibahn, da die parallel laufende Regierungsbahn mit ihren großen Steigungen und ihrer ungünstigen Führung durch das Khan-Gebirge nicht entfernt ebenso leistungsfähig ist wie jene, so daß zurzeit der westliche Teil der Regierungsbahn nur noch wenig benutzt wird, weil die Kosten des Betriebes zu hoch sind.

Die Otavibahn weist nur *einen* großen Fehler auf: ihre Schmalspurweite von 0,6 m. Sie würde noch ungleich wertvoller, besonders für weitergehende Zukunfts-Bahnpläne, sein,

wenn sie die Kapspurweite erhalten hätte, welche die Otavi-Gesellschaft selbst für ihre Bahn ursprünglich in Aussicht genommen hatte. Unbegreiflicherweise hat die Regierung damals den (heut schwer bereuten) Fehler gemacht, die Konzession für eine Bahn mit Kapspur zu versagen. Daß die Otavi-Gesellschaft und vor allem die den Bau ausführende Firma Koppel es möglich gemacht haben, die Bahn und ihre Lokomotiven, trotz der ungünstigen Spurweite, so leistungsfähig zu gestalten, wie sie es tatsächlich sind, verdient hohe Anerkennung und Bewunderung. — Im Geschäftsjahr 1907/08 legten auf der Otavibahn 2875 Züge insgesamt 566 605 Zugkilometer zurück.

Jedenfalls ist die Otavibahn ein ungleich wertvollerer Bestandteil unseres Schutzgebietes geworden, als die ältere Regierungsbahn nach Windhuk. Ihre Verstaatlichung dürfte daher nur eine Frage der Zeit sein und möglichenfalls schon sehr bald bevorstehen. — Auch die oben erwähnte Zweigbahn Otavi—Grootfontein, die der South West Africa Company gehört und an der man neuerdings, bei Asis und Guchab, Kupferlager entdeckt hat, wird möglichenfalls verstaatlicht werden. Auf dem Reichs-Kolonialamt trägt man sich nämlich zurzeit mit dem Gedanken, prinzipiell alle Bahnen in den deutschen Kolonien in staatlichen Betrieb zu übernehmen, weil bisher die Interessen der Bahngesellschaften, die naturgemäß auf möglichst hohe Einnahmen bedacht waren, mit den Wünschen und Bedürfnissen der Regierung manchmal kollidierten. Für die Entwicklung der Kolonien kann es zweifellos nur förderlich sein, wenn die Verkehrsmittel nicht der Tarifpolitik einzelner Gesellschaften unterworfen sind, sondern durchweg der staatlichen Verwaltung unterstehen.

Die Bahn erzielte im Geschäftsjahr 1907/08 einen Überschuß von 2 503 000 Mark (Gesamteinnahme 4 237 000 Mark), im Jahr 1908/09 einen solchen von 2 700 000 Mark (Gesamteinnahme 4 300 000 Mark) bei einem Gesamtanteilskapital von 20 Millionen Mark.

b) Die Regierungsbahn nach Windhuk und die Nord-Südbahn.

Die zweite südwestafrikanische Linie ist die 382 km lange, von Swakopmund über Karibib nach Windhuk führende Regierungsbahn. Sie ist als erste gänzlich fertiggestellte deutsche Kolonialbahn am 1. Juli 1902 dem Betrieb übergeben worden, nachdem 12 Tage zuvor, am 19. Juni der erste Personenzug bis Windhuk geführt worden war und hat während des südwestafrikanischen Krieges vortreffliche Dienste geleistet. Ihr westlichster Teil, von Swakopmund bis Jakalswater (98,5 km), wurde 1898 in Angriff genommen, als es sich in der Zeit der Rinderpest darum handelte, den Dünengürtel der Küste rasch zu überwinden. Auf Anregung des Gouverneurs Leutwein wurde sie jedoch mit Zustimmung des Reichstags alsbald bis Karibib (194 km) fortgeführt, obwohl das dortige Gelände und das eigenartige, mit der Basis unter das Meeresniveau herabreichende Khan-Gebirge den Bau und den Betrieb der ohnehin nur in Schmalspurweite und obendrein aus gewöhnlichem Armeematerial gebauten Bahn sehr erschwerten.

Die Baukosten haben 15 900 000 Mark betragen. Eine Rentabilität der Bahn, auf die man ursprünglich hoffte, ist zwar ausgeblieben, da die Schwierigkeiten des Betriebs unterschätzt worden waren; dennoch hat die Bahn sich bereits als ungemein wertvoll erwiesen: ohne sie wäre nämlich der schwierige Herero-Feldzug des Jahres 1904 einfach unmöglich gewesen. Damals hat uns die Bahn ein Vielfaches dessen, was sie gekostet hat, an Ausgaben erspart!

Als der Aufstand im Süden des Landes am heftigsten wütete und das Zustandekommen der militärisch so überaus wichtigen Südbahn nach Keetmanshoop durch den Widerstand des Reichstags in Frage gestellt war, ging man lange Zeit mit der Absicht um, als Ersatz für die fehlende Südbahn, eine Verlängerung der genannten Bahn Swakopmund—Windhuk südwärts anzustreben, und als erster Teil von dieser Nord-Südbahn sollte zunächst die Strecke Windhuk—Rehoboth in Angriff genommen werden. Von manchen Seiten wird der Bau dieser Nord-Südbahn, welche

die einzige Verbindung zwischen dem Norden und dem Süden des Schutzgebietes darstellen würde, noch heute, hauptsächlich aus strategischen Gründen, für ein unbedingtes Erfordernis gehalten, wenngleich er vielleicht nicht mehr dringlich ist, nachdem die „Südbahn" bis Keetmanshoop fertiggestellt worden ist; andere Sachverständige halten den Plan, eine solche Bahn zu bauen, für überflüssig, ja für verfehlt, weil die durchzogenen Gebiete wenig ergiebig und die wirtschaftlichen Grundlagen des technisch schwierigen Baus daher recht ungünstig sein sollen. Die Reichsregierung hat denn auch im Januar 1909 durch den Mund des Staatssekretärs Dernburg erklärt, daß sie den Plan der Eisenbahn Windhuk—Rehoboth, die den nördlichsten Teil der Bahn Windhuk—Keetmanshoop gebildet hätte, einstweilen aufgegeben habe. Dennoch dürfte später einmal, wenn die Erschließung der Kolonie Fortschritte macht, der Plan, der auch gegenwärtig noch höchst gewichtige Fürsprecher hat, wieder aufleben und eine Bahn von Windhuk über Rehoboth, im Zuge der gegenwärtigen Verkehrsstraße, bis nach Keetmanshoop gebaut werden; zunächst freilich hat dieses Projekt hinter wichtigeren anderen Aufgaben in Deutsch-Südwest zurückzutreten.

Und noch weiter fliegen die Hoffnungen und Zukunftspläne, die an die deutschen Bahnen Swakopmund—Tsumeb und Swakopmund—Windhuk anknüpfen. Eine Verlängerung der letzteren Bahn ostwärts bis nach Gobabis dürfte im Laufe der Zeit sich einmal als eine natürliche Folge der kolonialen Entwicklung ergeben; aber einzelne kühne Geister träumen schon von einer Bahn, die von Windhuk über Gobabis zunächst nach Rietfontein an der Grenze des Betschuanalandes führt. Hier findet sich gegenwärtig der äußerste, ostwärts vorgeschobene deutsche Posten, und die schwebenden Verkehrsprojekte möchten nun gern von Rietfontein künftig mit Hilfe englischer Anschlußbahnen eine Verlängerung bis an die rhodesischen Bahnen und somit nach Buluwayo herstellen. Damit würde eine afrikanische Überlandbahn in west-östlicher Richtung geschaffen sein, zwischen Swakopmund und Beira. Andere erstreben diesen Anschluß in der Verlängerung der Otavibahn,

die ja keinesfalls dauernd bei Tsumeb blind enden wird. Während hier und da, wie schon erwähnt, der Plan erwogen wird, die Otavibahn nordwärts über die portugiesische Grenze zu verlängern, empfahl Schwabe einen Vorstoß der Bahn in ostnordöstlicher Richtung in das erst ganz neuerdings etwas näher erforschte Gebiet des sonderbaren Caprivizipfels hinein, der Deutsch-Südwestafrikas Hinterland bis an den Sambesi und ganz nahe an die berühmten Viktoriafälle verlängert, wobei er freilich, da das deutsche Gebiet oberhalb der Fälle endet, von der Schiffbarkeit des unteren Laufs keinerlei Vorteil ziehen kann.

Hier würde sich aber, wenn die noch sehr phantastische Fortführung der Otavibahn bis an den Sambesi einmal verwirklicht werden sollte, ganz von selbst ein Anschluß an die Kap—Kairo-Bahn ergeben, der für die Erschließung Zentralafrikas von großem Wert sein könnte. Freilich steht diesen hochfliegenden Projekten nicht nur die bisher noch sehr weitgehende Unbekanntheit mit dem wirtschaftlichen Wert der nordöstlichen Teile des Schutzgebietes entgegen, sondern eben auch die betrübende Tatsache, daß sowohl die Otavibahn wie die Regierungsbahn nach Windhuk in der für einen Durchgangs- und Schnellverkehr sehr unvorteilhaften Schmalspurweite gebaut worden sind. Ein Umbau wäre also dann zum mindesten erforderlich; ein solcher aber kostet viel Geld. Es soll ja nicht unbedingt bestritten werden, daß eines von diesen weitschauenden Projekten, von dem jedenfalls Deutsch-Südwestafrika den allergrößten Vorteil haben würde, dennoch dereinst einmal verwirklicht wird, aber bis es dahin einmal kommt, dürfte noch sehr lange Zeit vergehen. Vor allem darf man dabei eines nicht vergessen: daß nämlich der Bau von Bahnen im Betschuanaland und überhaupt auf britischem Gebiet schließlich nur vom guten Willen der Engländer abhängt, die aber bei ihrer bekannten Animosität gegen Deutschlands Wirtschafts- und Verkehrspolitik, voraussichtlich, wenn sie die Wahl haben, ihren rhodesischen Eisenbahnen lieber einmal an die atlantischen Häfen des von ihnen wirtschaftlich und finanziell in so hohem Maße abhängigen Portugal, also nach Angola hinein, nach Mossamedes oder Benguella, eine

westliche Ausfallstraße schaffen würden. Immerhin soll nicht a priori geleugnet werden, daß in ferner Zukunft vielleicht einmal auf einem der angedeuteten Wege ein ununterbrochener Schienenstrang zwischen Swakopmund und den Bahnen Rhodesias geschaffen wird, ungeachtet der sich so zahlreich entgegentürmenden Hindernisse — bis auf weiteres aber besteht nicht die geringste Aussicht hierzu!

c) Die Südbahn.

Die dritte und letzte der großen deutschen Bahnen in Südwestafrika ist die so oft und heiß umkämpfte, sogenannte „Südbahn" zwischen Lüderitzbucht und Keetmanshoop. Am 15. Dezember 1905 genehmigte der Reichstag unter dem Drucke des gefährlichen Aufstandes im Süden des Schutzgebietes den Bau einer Bahn von Lüderitzbucht zunächst bis nach Kubub und Aus. Schon 12 Tage später wurde der Bau dieser Bahn in Angriff genommen, und am 31. Oktober 1906 erfolgte die Betriebsübergabe der insgesamt 140 km langen Strecke. Die ursprünglich als selbstverständlich betrachtete und von der militärischen Oberleitung des südwestafrikanischen Feldzugs dringend herbeigesehnte Verlängerung der Bahn bis nach Keetmanshoop schien auch zunächst ohne besondere Schwierigkeiten vom Reichstag bewilligt werden zu sollen — da kam die denkwürdige Reichstagssitzung vom 26. Mai 1906, in der die deutsche Volksvertretung unerwartet einen Strich durch die Rechnung machte: verärgert durch einen etwas militärisch-derben Ton des verdienstvollen Obersts von Deimling, der sich mit großem Temperament für den Weiterbau der militärisch unermeßlich wichtigen Bahn ins Zeug legte, lehnte der Reichstag die Fortführung des Bahnbaus ab und wollte die Bahn, um Deimlings drastischen Ausdruck zu gebrauchen, „bei Kubub im Dreck stecken lassen". Der Beschluß erwies sich als ungewöhnlich folgenschwer: die Schwenkung in der Stellung der Regierung zum Zentrum, die Blockpolitik des Reichskanzlers, die Reichstagsauflösung vom 13. Dezember 1906, die Berufung Dernburgs als Staatssekretär des Ko-

lonialamts waren in ihren ersten Anlässen wohl hauptsächlich auf jenen Beschluß des Reichstags zurückzuführen.

Die damalige Ablehnung des Bahnbaus über Kubub hinaus hat dem deutschen Volke ungeheure Summen unnütz gekostet und nicht zum kleinsten Teil dazu beigetragen, daß unser südwestafrikanischer Feldzug einer der verhältnismäßig teuersten Kriege der Weltgeschichte geworden ist! Allein für den Transport der Verpflegung für die im Süden des Schutzgebietes im Felde stehenden Truppen mußten, wegen der fehlenden Bahn, allmonatlich im Durchschnitt $1^1/_2$ Millionen Mark aufgewendet werden, die zumeist in britische Taschen flossen! Da aber die ganze „Südbahn" als Feldbahn ausgebaut, nur etwa 11 Millionen Mark gekostet hätte, würde man demnach für die allein in ca. $^3/_4$ Jahren bezahlten Lebensmitteltransportkosten (der Feldzug dauerte 3 Jahre!) die gesamte Bahn als Feld- oder Kriegsbahn haben herstellen können! — Hier hat man tatsächlich eine Ersparnis von Pfennigen mit Dukaten bezahlt!

Der aus den Wahlen vom 25. Januar 1907 hervorgegangene neue Reichstag machte die Unterlassung seines Vorgängers bald gut: am 12. März 1907 erfolgte anstandslos die Bewilligung der Mittel zum Weiterbau der „Südbahn" bis nach Keetmanshoop. Am 1. April 1907 begann die „Deutsche Kolonialeisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft" die Bauarbeiten, und schon am 25. November desselben Jahres konnte die Bahn bis Feldschuhhorn, 288 km von Lüderitzbucht, dem Betrieb übergeben werden, am 26. April 1908 erfolgte die Eröffnung bis Seeheim (319 km) und am 21. Juni 1908 bis zum Endpunkt Keetmanshoop (366 km).

Inzwischen war freilich der Feldzug beendet worden, und die Bahn kam für die Kriegführung nicht mehr in Betracht. Ihr Wert ist freilich auch in Friedenszeiten groß genug!

Mit der endlichen Erreichung von Keetmanshoop durch die Bahn darf aber die an die „Südbahn" anknüpfende Verkehrspolitik Deutschlands keineswegs abgeschlossen sein. Die Abzweigung einer in Seeheim beginnenden, südwärts führenden Bahn ist gesichert: am 1. Februar 1909 ging dem Reichs-

tag bereits der Vertrag über den Bau einer zunächst von Seeheim nach Kalkfontein laufenden Bahn zu, die gleichzeitig aber von der bekannten Firma Lenz & Co., G. m. b. H., auf eigenes Risiko schon längst in Angriff genommen und im Februar 1909 bis zum Kilometer 79 bereits in Betrieb war, so daß die baldige Fertigstellung der insgesamt 183 km langen Strecke, deren Kosten auf 16 Millionen Mark veranschlagt sind, nicht fraglich erscheint. Sie dürfte später über Kalkfontein ins Gebiet der Bondelzwart-Hottentotten und nach Warmbad, ja, bis an den Orangefluß verlängert werden.

Weiterhin ist der Vorschlag gemacht worden, von der Südbahn eine andere Linie 69 km hinter Lüderitzbucht südwärts abzuzweigen, um die neuaufgefundenen Diamantenlager jener Gegend zu erschließen. Doch ist das Zustandekommen dieser Seitenbahn sehr fraglich. Sollten jedoch fernerhin bei Gibeon, wo der berühmte diamantenführende Blaugrund Südafrikas vorkommt, Diamanten gefunden werden, was nicht unmöglich ist, obwohl der dortige Blaugrund sich bisher als taubes Gestein erweisen zu wollen scheint, so würde wahrscheinlich alsbald auch eine Zweigbahn von Keetmanshoop nach Gibeon erstehen, deren Verlängerung nordwärts nach Windhuk dann allerdings wohl nur noch eine Frage der Zeit sein würde.

Die wichtigsten Zukunftsaufgaben unserer südwestafrikanischen Südbahn liegen aber wieder jenseits der britischen Grenze, hauptsächlich im Osten. Einmal könnte man an eine Verlängerung der Zweigbahn Seeheim—Warmbad südwärts über den Orangefluß denken; wichtiger aber wäre eine Verlängerung der Bahn Lüderitzbucht—Keetmanshoop in gerader Richtung über Hasuur zur britischen Grenzstation Rietfontein, von wo dann eine Verbindung mit Upington gewonnen werden könnte. Nach Upington dürfte in nicht sehr ferner Zeit ein Zweig der Kap—Kairo-Bahn ausstrahlen, entweder von Hutchinson über Carnarvon oder in der Verlängerung der schon bestehenden Bahn de Aar—Britstown über Prieska. Auch eine direkte Verbindung zwischen Upington und Kimberley könnte in Betracht gezogen werden, die alsdann unschwer eine Über-

landbahn Lüderitzbucht—Lourenço Marques nach sich ziehen würde. In diesem Fall könnte die deutsch-südwestafrikanische Südbahn zu einer ganz ausnehmend großen Bedeutung gelangen. Lüderitzbucht würde alsdann für den größeren Teil von Britisch-Südafrika die Stellung einnehmen, die heute Kapstadt als Haupthafen und Postort hat, und würde sich sogar ganz zweifellos zu dieser Bedeutung aufschwingen, da die Beförderung vom inneren Lande nach Europa über Lüderitzbucht drei Tage weniger Zeit beanspruchen würde als über Kapstadt. — Im Hinblick auf diese Möglichkeit hat man für die Südbahn, im Gegensatz zu den anderen Bahnen der Kolonie, die Kapspur gewählt, welche die Bahn auch von vornherein viel leistungsfähiger macht, als es bei Anwendung der Schmalspur möglich sein würde.

Freilich, so rosig diese Aussichten erscheinen mögen und so zuversichtlich man unter solchen Umständen in die Zukunft der Südbahn und damit unserer ganzen Kolonie zu blicken geneigt sein dürfte — der Plan krankt abermals an einer Schwierigkeit, die schwerlich zu überwinden sein wird: die Engländer werden nicht wollen! Natürlich weiß man in Kapstadt und in ganz Britisch-Südafrika genau, welche Folgen ein Anschluß der südafrikanischen und rhodesischen Bahnen an die deutschen Bahnen Südwestafrikas notwendig haben müßte; deshalb wird man, um die drohende Kaltstellung Kapstadts zu verhindern, eben wohl dafür Sorge tragen, daß ein solcher Anschluß nicht zustande kommt. Und die Parlamente der verschiedenen Staaten Südafrikas sind heute durchweg viel zu sehr britisch gesinnt, als daß man von ihnen Handlungen erwarten darf, von denen ihr eigenes Land zwar Vorteile haben würde, die aber dem britischen Imperialismus einen Schaden und Deutschland einen Vorteil zufügen könnten.

Auch ohne den Bahnanschluß nach Britisch-Südafrika, der in absehbarer Zeit höchst wahrscheinlich nicht erhofft werden darf, ist die deutsche Südbahn gewissen Kreisen in der Kapkolonie ein Dorn im Auge, weil von ihr eine Schädigung des britischen Handels befürchtet wird. Schon 1907 schrieben die „Cape Times“ in einem „Eingesandt“, nachdem der Weiterbau der deut-

schen Südbahn nach Keetmanshoop beschlossen worden war: „Wenn wir das Land nicht mit deutschen Waren überschwemmen lassen wollen, werden wir endlich an einen Weiterbau der Bahn von Prieska nach Upington denken müssen.“ Und um der gefürchteten wirtschaftlichen Invasion der deutschen Handelsprodukte in die deutsch-britischen Grenzgebiete in Südafrika ein Paroli zu bieten, plante die Kapregierung gleichzeitig, von der einzigen im westlichen Kapland vorhandenen, kurzen Bahn Port Nolloth—Springbok eine Abzweigung zum Orangefluß und zur deutschen Grenze herzustellen, um somit Port Nolloth in einen aussichtsreichen Wettbewerb mit der etwas nördlicher gelegenen Lüderitzbucht treten zu lassen. Doch scheint dieser Plan wieder aufgegeben worden zu sein.

Möglichenfalls freilich dringt noch eine von einsichtigen Männern längst geäußerte Ansicht auch bei den britischen Völkern Südafrikas durch, daß das Gebiet südlich vom Kunene und Sambesi ein einheitliches britisch-deutsches Wirtschaftsgebiet werden müsse — dann freilich würde auch der gegenseitige Anschluß der deutschen und der britischen Bahnen in Südafrika eine Selbstverständlichkeit sein!

2. Togo.

Nächst Deutsch-Südwestafrika hatte bis 1908 eigentümlicherweise die kleinste von den deutschen Kolonien in Afrika die meisten Eisenbahnen aufzuweisen, Togo, das gegenwärtig von allen unseren Besitzungen wirtschaftlich am günstigsten dasteht (1907: Einfuhr 6,70, Ausfuhr 5,92 Millionen Mark) und dessen Eisenbahnnetz erst in allerjüngster Zeit an Umfang von den deutschostafrikanischen übertroffen worden ist. Als erste Bahn wurde hier eine kurze, 45 km lange Küstenbahn zwischen den Hauptorten Lome und Anecho am 18. Juli 1905 eröffnet, am 27. August 1905 folgte als erste Teilstrecke einer von Lome nach Agome Palime führenden Bahn eine 27 km lange Bahn Lome—Noëpe. Die Eröffnung der gesamten, 122 km langen Bahn bis Agome Palime erfolgte am 27. Januar 1907. Die Kosten dieser Bahnbauten wurden dem Schutzgebiet in Gestalt eines Darlehens vorgestreckt, dessen Betrag

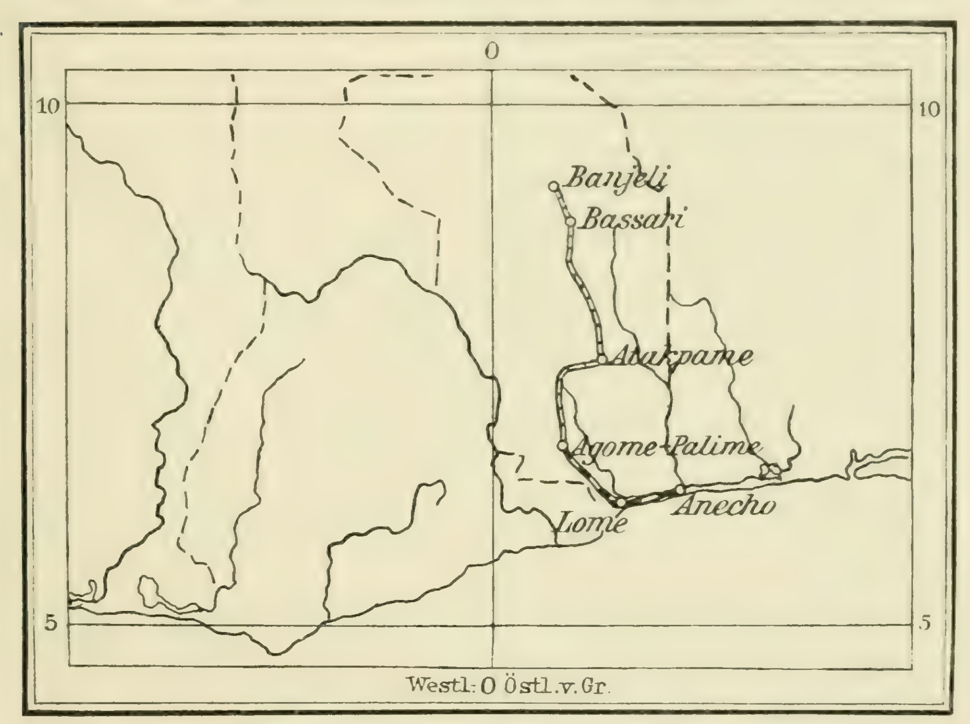
von der Kolonie nach und nach ans Deutsche Reich zurückgezahlt werden muß. Daß die Kolonie Togo hierzu bei ihren günstigen finanziellen Erträgnissen und der recht guten Rentabilität der neuen Bahnen in der Lage sein wird, ist durchaus nicht zu bezweifeln. Daher werden diese Bahnen Togos, die von der „Vereinigten Maschinenfabrik Augsburg“ und der „Maschinenbau-Gesellschaft Nürnberg A.-G.“ trassiert und die seit dem 1. Februar 1907 verpachtet sind, dem Deutschen Reiche überhaupt nichts kosten und ihm indirekt sogar nur steigende Gewinne zuführen. Das hier in Togo zum ersten Male angewendete Prinzip des Darlehns ans Schutzgebiet dürfte bei den künftigen Regierungs-Bahnbauten in Deutschlands Kolonien die Regel werden und ist z. B. auch bereits bei dem Bau der südwestafrikanischen Südbahn Kubub—Keetmanshoop zur Anwendung gelangt.

Das Anlagekapital verzinste sich 1907 mit 3,37, 1908 mit 3,67 %. Die Erträge dürften von Jahr zu Jahr günstiger werden.

Eine Verlängerung der nach Agome Palime führenden Bahn, für die man übrigens Meterspur gewählt hat, ins tiefere Hinterland hinein wird gegenwärtig gebaut. Bis Atakpame (239 km) sind die Mittel zur Verfügung gestellt; zunächst wird jedoch die Betriebseröffnung nur bis Game erfolgen. Daß diese Bahn bis Atakpame, die 10½ Millionen Mark kosten soll, gleich von der Eröffnung an einen sehr starken Verkehr aufweisen wird, darf als sicher angesehen werden. Zwischen Atakpame und Lome herrscht schon jetzt ein sehr reger Güteraustausch in Gestalt eines umfangreichen Trägerverkehrs. Eine amtliche Statistik ergab, daß die Straße zwischen beiden Orten allein im Januar und Februar 1906 von 55 373 Fußgängern und 83 Wagen benutzt wurde; im ganzen Jahr 1906 sind daselbst 217 730 kg Güter von 6299 Trägern in 24 619 Tagewerken und weitere 390 779 kg Güter auf 515 Wagen von 4152 Menschen oder Tieren in 27 792 Tagewerken befördert worden. Hierzu kommen noch zahlreiche andere Transporte, die von Eingeborenen auf eigene Rechnung ausgeführt wurden. Es spielt sich hier also schon unter den gegenwärtigen Verhältnissen ein ungemein reges Verkehrsleben ab, dessen Umfang

natürlich durch den Bau einer Bahn noch bedeutend erweitert werden würde.

Ganz besonders wird die Bahn der Baumwollausfuhr Togos zugute kommen, die sehr steigerungsfähig ist. Sowohl bei Atakpame wie in der Umgebung von Agome Palime und Misahöhe und anderswo finden sich zurzeit bereits ausgedehnte Baumwollkulturen der Eingeborenen. Wie sehr aber eine Bahn auf die Baumwollausfuhr mancher afrikanischer Länder



Karte 17. Deutsche Bahnen und Bahnprojekte in Togo.

Fertige Bahnen. Geplante Bahnen.

rückzuwirken vermag, dafür ist die in Britisch-Nigeria vorhandene Bahn ein lehrreiches Beispiel (vgl. S. 180). Da Deutschland nun aber zurzeit für seinen Baumwollbedarf jährlich über $^{1}/_{2}$ Milliarde (1907: 515 Millionen) Mark ausgibt, wovon reichlich drei Fünftel der amerikanischen Nation zufließen, liegt in einer intensiven Baumwollkultur eine der vornehmsten Aufgaben unsrer Kolonien.

Für die Zukunft plant man eine allmähliche Verlängerung der Bahn über Atakpame bis nach Bassari und Banjeli in das

zum Teil noch recht unvollkommen erforschte Hinterland Togos. Bei Banjeli sind Eisenlager entdeckt worden, die man auszubeuten gedenkt. Die Gesamtlänge der Bahn wird dann etwa 440 km betragen; die Gesamtkosten werden auf 20 Millionen Mark geschätzt.

3. Ostafrika.

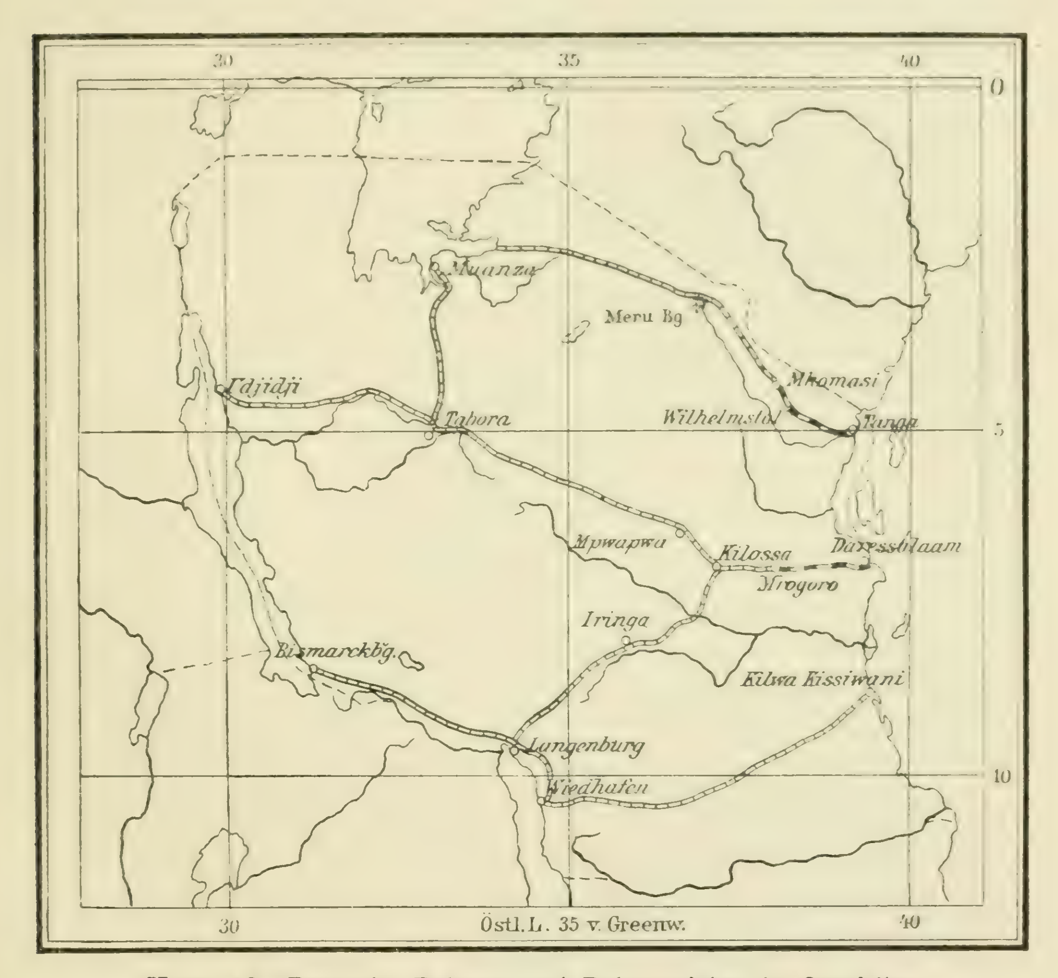
In unserer ostafrikanischen Kolonie macht sich unsere lange Vernachlässigung ausgiebiger Bahnbauten zurzeit in besonders schmerzlicher Weise fühlbar. Wären hier schon alle die Bahnen im Betrieb, die seit langer Zeit geplant sind und deren Fertigstellung dereinst ja auch wohl erzielt werden wird, so könnte das Wirtschaftsleben dieser Kolonie (1907: Einfuhr 23,81, Ausfuhr 12,50 Millionen Mark) gegenwärtig auf einer ganz anderen Stufe stehen, wie es tatsächlich der Fall ist, und wir müßten nicht schweigend mit ansehen, wie die britischen Bahnen im benachbarten Britisch-Ostafrika und sogar in Rhodesia sowie die portugiesischen Bahnen in Mozambique uns so manchen lohnenden Verkehr entziehen bezw. demnächst entziehen werden, der sich zweifellos auf unseren Bahnen abspielen würde, wenn diese eben überhaupt schon vorhanden wären!

Zwei Bahnlinien sind es, die in Ostafrika zunächst hauptsächlich in Betracht kommen und mit deren ausreichendem Ausbau unsere Kolonie auch noch lange Jahre zu tun haben wird: die Usambarabahn und die Zentralbahn, für die gleichmäßig die Meterspur gewählt worden ist.

a) Die Usambarabahn.

Erstere verläuft im Norden der Kolonie, nicht fern von der englischen Grenze. Ihr Anfangspunkt an der Küste befindet sich in Tanga. Die erste Strecke der Bahn wurde bereits zu einer für Deutschlands Kolonialbahnen außerordentlich frühen Zeit in Angriff genommen, im Juni 1893, nachdem am 3. August 1891 zwischen der deutschen Regierung und der „Deutsch-ostafrikanischen Gesellschaft“ ein Vertrag zustande

gekommen war, wonach die Gesellschaft sich zur Konstituierung eines Eisenbahnunternehmens verpflichtet hatte, das dann auch als „Eisenbahngesellschaft für Deutsch-Ostafrika (Usambaralinie)“ ins Leben trat und im November 1891 eine Baukonzession erhielt.



Karte 18. Deutsche Bahnen und Bahnprojekte in Ostafrika.

Fertige Bahnen. Geplante Bahnen.

Schon am 16. Oktober 1894 wurden die ersten 15 km bis Pongwe und 1895 40 km bis Muhesa dem Betrieb übergeben. Der Weiterbau fand dann jedoch Schwierigkeiten, zumal da der Bahnbau mehrfach durch die gewaltigen tropischen Regengüsse und die damit verbundenen Überflutungen schwer geschädigt wurde. Am 1. April 1899 übernahm das Deutsche

Reich die Bahn von der in Liquidation getretenen Bahn-Gesellschaft gegen eine Zahlung von 1 300 000 Mark, und nun erst gedieh der Weiterbau, wenn auch noch immer sehr langsam. Anfang 1901 erreichte man Bombuera (50,5 km), Ende September 1901 Niussi (69 km) und am 1. April 1902 Korogwe (85½ km). 1905, 11 Jahre nach dem Beginn des Bahnbaus, waren von der Bahn, deren letztes Endziel der Victoria Nyanza sein soll, erst 129 km bis Mombo fertiggestellt, zu einer Zeit, wo die parallel laufende, über siebenmal so lange und später in Angriff genommene Ugandabahn in Britisch-Ostafrika schon über sechs Jahre lang bis zum Victoria Nyanza in regelmäßigem Betrieb war! Anfang 1909 war der Betrieb bis Mkumbara (149 km) aufgenommen und der Bau bis Mkomasi (168 km) in der Hauptsache fertiggestellt. Bis Buiko am Pangani-Fluß (174 km) wird der Verkehr bestimmt noch im laufenden Jahr 1909 eröffnet werden. Bis hierher sind auch für den Bau der Bahn die Mittel zur Verfügung gestellt worden. Doch dürften die Vorarbeiten für die Weiterführung, zunächst nach Aruscha und später sogar bis zum Meruberg (354 km), nicht lange auf sich warten lassen. Freilich wird die Bahnverlängerung zum Moschibezirk und bis zum Meruberg, die von der oft bewährten Firma Lenz & Co. unter sehr kulanten Bedingungen übernommen worden ist, noch geraume Zeit in Anspruch nehmen, und von der gesamten Bahn, die dereinst am Speke-Golf des Victoria Nyanza oder in Muanza selbst enden soll, wird auch nach Erreichung des Meruberges noch bei weitem nicht die Hälfte vorhanden sein!

Die wirtschaftlichen Bedingungen der Bahn bis zum Meruberg, ja schon bis nach Mkumbara und Mkomasi sind günstig genug. Der Mkomasidistrikt und die Gegend von Wilhelmstal sind von sehr großer Fruchtbarkeit, für Plantagenbau vorzüglich geeignet und eines außerordentlichen wirtschaftlichen Aufschwungs fähig; der Pangani-Fluß, der noch 1909 erreicht werden wird, ist für Bewässerungsanlagen und wahrscheinlich auch zur Gewinnung großer Mengen von elektrischer Energie gut geeignet, und die Gegend um den Kilimandscharo, die nahe dem Meruberge liegt, weist außerordentlich viel besiedelungs-

fähiges Land und sehr reiche Viehbestände auf. Die Betriebsergebnisse der Usambarabahn betrugen 1903, als sie nur bis Korogwe eröffnet war, 94 840 Rupien und stiegen 1906, nachdem die Bahn bis Mombo gelangt war, auf 184 367 Rupien, also in drei Jahren um 95%. 1905 arbeitete sie noch mit einem Fehlbetrag von 25 467 Mark, während 1906 ein Reingewinn von 34 900 Mark und 1907 gar ein solcher von 132 221 Mark erzielt wurde. In der ersten Hälfte des Etatsjahres 1908/09 allein betrug der Betriebsüberschuß schon 104 550 Rupien und nach Abzug des Halbjahrs-Pachtzinses noch immer 47 550 Rupien = 63 400 Mark. Die Verzinsung des Anlagekapitals betrug 1907 2,33%, 1908 schon 3,07%. Es kann keinem Zweifel unterliegen, daß die günstige Entwicklung des Unternehmens anhalten und daß der Reingewinn stets größer werden wird, je weiter die Bahn nordwestwärts vordringt.

b) Die Zentralbahn und die geplante Südwestbahn.

Nicht minder wertvoll für die Zukunft Deutsch-Ostafrikas ist die zweite große Bahn, die daselbst geplant ist, die sogenannte „Zentralbahn", die von Daressalaam dereinst bis an den Tanganyikasee nach Udjidji reichen und die Kolonie ziemlich genau in eine nördliche und eine südliche Hälfte zerschneiden soll. Von diesem seit langem geplanten, großartigen Bahnprojekt wurde erst am 15. Oktober 1906 die erste Teilstrecke in Betrieb genommen, und zwar nur in der überaus bescheidenen Länge von 22 km, von Daressalaam bis zur Station Pugu. Inzwischen ist ja nun zwar das erste größere Ziel dieser Zentralbahn, Mrogoro im Ukamigebiet (229 km), erreicht worden, und am 31. Dezember 1908 war der Bau, der von der Firma Phil. Holzmann & Co., G. m. b. H., ausgeführt wird, schon bis 43 km hinter Mrogoro fertig, aber obwohl der Weiterbau von dort über Kilossa, Mpwapwa und Kilimatinde auf das wichtige Tabora (699 km) zu endgültig sichergestellt ist und so rüstig vorwärts schreitet, daß Kilossa schon am 17. Juni 1909 erreicht wurde, ist doch immer nur erst ein Anfang gemacht worden, und ehe die Bahn Tabora oder

gar die großen Seen wirklich erreicht hat und ihre Bedeutung in vollem Umfang zutage treten kann, wird noch lange Zeit vergehen. Freilich wird auch schon die Erreichung von Tabora und die damit verbundene Erschließung der Landschaft Unjamwesi einen großen Erfolg unserer Kolonialpolitik darstellen. Unjamwesi ist eines der wertvollsten Gebiete in Deutsch-Ostafrika, ein dichtbevölkertes und sehr fruchtbares Land, mit einer arbeitsamen und rührigen Bevölkerung, die von alters her einen lebhaften Verkehr und ausgedehnte Handelsbeziehungen mit der Küste unterhält. Ungeheure Mengen von Getreide, Reis und verschiedenartigen Körnerfrüchten gedeihen in Unjamwesi, Mengen, die den Eigenbedarf der Landschaft selbst bei weitem übersteigen, deren Ausfuhr aber bisher nur in allerbescheidenstem Maße möglich ist. Als in den Jahren 1897/98 im Norden Ostafrikas, in der Gegend von Tanga und Wilhelmstal, eine verderbliche Hungersnot wütete, der viele Tausende erlagen, hatte Unjamwesi gleichzeitig eine so überreiche Ernte, daß Getreide und Reis vielfach einfach verfaulte, weil kein Bedarf dafür vorlag. Es war aber aus Mangel an Schienenwegen unmöglich, den Überfluß der einen Landschaft der darbenden anderen zugänglich zu machen, denn der einzig mögliche Trägerdienst konnte aus dem Grunde nicht gewählt werden, weil der Marsch von Tabora bis Tanga mindestens sechs Wochen dauert und weil ein Träger, der zu seiner eigenen Ernährung täglich etwa ein halbes Kilo Reis braucht, nicht mehr als 30 Kilogramm zu tragen vermag, so daß er bei der Ankunft in Tanga seinen Reis- und Getreidevorrat im wesentlichen für sich selbst aufgebraucht haben würde. Heutzutage sind die Küstenbezirke gezwungen, den größten Teil ihres starken Bedarfs an Getreide, Reis, Hülsen- und Körnerfrüchten aus dem Ausland einzuführen, und der Wert dieser Einfuhr nimmt von Jahr zu Jahr rapide zu (allein in Daressalaam, Bagamoyo und Tanga 1903: 470192 Mark, 1904: 799122 Mark, 1905: 1264671 Mark, 1906: 1803754 Mk.). Diese Verhältnisse werden mit einem Schlage eine durchgreifende Umwandlung erfahren, wenn die Bodenschätze des Unjamwesi-Hinterlandes durch eine Bahn der Küste zugeführt werden können. Es ist un-

zweifelhaft, daß die billigeren und meist überdies auch besseren Landesprodukte Ostafrikas die vom Ausland bezogenen Erzeugnisse in kürzester Zeit verdrängen werden. Auch in Britisch-Ostafrika, vor allem in Sansibar, wird dem afrikanischen Reis, sobald er überhaupt nur erhältlich ist, stets vor dem indischen der Vorzug gegeben, und auch hierher können die Produkte Unjamwesis dann einen reichen Absatz finden. Verdrängt doch der afrikanische Reis den indischen gelegentlich schon in Britisch-Indien selbst, bei der Verpflegung der indo-britischen Truppen!

Aber noch weiter wird die volkswirtschaftliche Segnung der nach Tabora fertiggestellten Bahn reichen; sie wird dem empfindlichen Arbeitermangel der ostafrikanischen Plantagenwirtschaften ein erfreuliches Ende machen und damit wieder der Produktivität des Landes in hervorragendem Maße zugute kommen. Zahlreiche Menschenmassen, die heute zu Trägerdiensten aus dem Innern des Landes nach der Küste und umgekehrt oder auch zwischen Tabora und Muanza benötigt werden, würde die Bahn zur Plantagenarbeit verfügbar machen. In Tabora allein registrierte man im Etatsjahr 1906/07 nicht weniger als 83 598 Berufsträger, und nur zum Transport von Wachs, dessen Handelszentrum Tabora ist, nach den Küstengebieten mußten in demselben Jahr 3715 220 Trägerkilometer zurückgelegt werden. — Welche Rolle bisher die Träger überhaupt in den deutschen Kolonien spielten, aus Mangel an Eisenbahnen, erhellt aus der Tatsache, daß 1902 in Deutschafrika insgesamt 1½ Millionen Träger beschäftigt waren, die 55 Millionen kg Lasten beförderten. — Nun vermag aber ein einziger Eisenbahnwagen ebensoviel Fracht zu befördern, wie etwa 300 Träger, noch dazu in einem Bruchteil der Zeit und für rund $^1/_{13}$ des Preises. Die Fertigstellung der Bahn nach Tabora wird daher nicht nur die Landesprodukte von Unjamwesi für billiges Geld in etwa 2 Tagen an die Küste gelangen lassen, sondern überdies etwa 40—60 000 Träger für Plantagenarbeit frei werden lassen, so daß dann aus zwiefachem Grund eine viel intensivere Bewirtschaftung des reichen Bodens möglich sein wird.

Der Aufschwung, den man für die Landschaft Unjamwesi und insbesondere für den Bezirk Tabora von der bis Tabora fertiggestellten Zentralbahn erwarten darf, ist unberechenbar und dürfte das Aufblühen Muanzas, das im Anschluß an die Eröffnung der britischen Ugandabahn erfolgt ist, noch sehr bedeutend übertreffen. Wie die Dinge heute liegen, wird das Bedauern immer allgemeiner, daß die Bahn nach Tabora nicht schon seit langen Jahren im Betriebe ist: die wirtschaftliche Lage Ostafrikas und die Rentabilität dieser Kolonie wäre heute zweifellos eine völlig andere, wenn man nicht so lange in übel angebrachter Sparsamkeit gezaudert hätte, Kapital in diese Bahnanlage hineinzustecken, deren Kosten sich für die Strecke bis Tabora auf insgesamt etwa 70 Millionen Mark belaufen dürften. Daß die Bahn auch Ersparnisse im Etat der Schutztruppe herbeiführen wird, da sie eine viel größere militärische Beweglichkeit ermöglicht und damit manche Posten überflüssig macht, sei nur nebenbei erwähnt.

Von Tabora aus plant man späterhin die Zentralbahn einmal nach Udjidji am Tanganyika (1773 km) und ferner in einem nördlichen Zweig nach Muanza am Victoria Nyanza weiterzuführen. Mit der Erreichung des Tanganyika wird die Erschließung des Kongostaates möglich sein, die wirtschaftlich, wie im Kapitel über die Bahnen des Kongostaates auseinandergesetzt wurde, von größter Bedeutung für Deutsch-Ostafrika sein kann, und gleichzeitig wird damit voraussichtlich auch ein Anschluß an die Kap—Kairo-Bahn gewonnen, deren südlicher Teil bis dahin sicherlich an den Tanganyika, nach Kituta, vorgeschoben worden sein dürfte, wenn das neuerdings wieder sehr rasch gewordene Tempo des Weiterbaus über Broken Hill anhält. Eine Bahn von Tabora nach Muanza wird schon allein durch den starken lokalen und Durchgangsverkehr zwischen beiden Orten gerechtfertigt; sie würde aber gleichzeitig den Handel Muanzas mit der Küste, der sich gegenwärtig ausnahmslos über die britische Ugandabahn abwickelt, größtenteils auf deutsches Gebiet hinüberziehen können, wenn dies nicht inzwischen schon durch die Usambarabahn geschehen sein sollte, deren Fortsetzung bis Muanza, wie erwähnt, gleichfalls als Projekt in der Luft schwebt.

Die außerordentliche wirtschaftliche Bedeutung der ostafrikanischen Zentralbahn wird aber schon jetzt, lange bevor Tabora erreicht ist, fast mit jedem fertigen Kilometer deutlicher zutage treten. Schon mit der in wenigen Monaten bevorstehenden Erreichung von Kilossa ist viel gewonnen, denn der Kilossabezirk wird z. B. von Fuchs als „überraschend fruchtbar“ bezeichnet. Von Kilossa aus wird dann wohl ziemlich gleichzeitig mit der von dort nach Tabora weiterstrebenden Bahn ein südwestlicher Zweig nach Iringa im Lande der Uhehe in Angriff genommen werden, dessen Herstellung Staatssekretär Dernburg bereits in Aussicht gestellt hat, und es ist wohl kaum zweifelhaft, da eine logisch vorgehende Verkehrspolitik geradezu dahin drängt, daß alsdann eine Verlängerung dieser Zweiglinie der Zentralbahn nach Neu-Langenburg am Nordende des Nyassa-Sees, und noch weiter nach Bismarckburg, nahe dem Südende des Tanganyika-Sees oder aber eine direkte Bahn Kilossa-Bismarckburg, die eine Abzweigung zum Nyassa erhält, dann nur noch eine Frage der Zeit sein kann, falls nicht etwa die geplante Südbahn in Ostafrika, von der sogleich die Rede sein wird, diese Rolle übernimmt. Diese ca. 700 km lange „Südwestbahn“ wurde zuerst von dem ehemaligen Gouverneur des Schutzgebiets Frhrn. v. Schele vorgeschlagen, hauptsächlich zu dem Zweck, die beiden großen Seen wirtschaftlich zu erschließen und dem zwischen ihnen gelegenen Steinkohlenrevier von Kivira einen Verkehrsweg zum Meere zu bieten. Heutzutage aber würden die Aufgaben einer solchen Bahn noch ungleich wichtiger sein. Daß nämlich damit ein neuer, direkter Anschluß an die Kap—Kairo-Bahn gewonnen werden würde, deren südlicher Zweig ja einstweilen in Kituta am Tanganyika enden soll, ist klar, und wenn das Glück uns wohl will, mag diese Linie dereinst auch berufen sein, die Ausfuhr aus dem Katangagebiet im Kongostaat (vgl. S. 198) in der Hauptsache zu übernehmen. Selbst nach Einrichtung des regelmäßigen Verkehrs von Katanga nach Beira würden nämlich die deutschen Bahnen im südlichen Ostafrika noch hoffen dürfen, einmal die Ausfuhr aus dem östlichen und südlichen Kongostaat an sich ziehen zu können: die Eisenbahnlinie, die

aus Katanga über Broken Hill und Buluwayo nach Beira führen soll, wird, wie früher bemerkt, immerhin 2773 km lang sein. Eine etwaige Bahn hingegen, die vom Oberlauf des Kongo, etwa aus der Gegend von Kajumba am Lufira, über Mpuëto am Meru-See nach Kituta am Tanganyika neu gebaut würde, braucht bei einer etwaigen Fortführung von Kituta über Bismarckburg und Kilossa nach Daressalaam nur rund 1540 km Länge bis zum Meere aufzuweisen. Die Bahn Kilossa—Bismarckburg würde aber, wenn sie in den Kongostaat hinein eine Verlängerung findet, auch aus dem Grunde für Katanga von hoher Bedeutung sein, weil sie dieser Landschaft die Kohlen aus dem Kivira-Revier zutragen könnte. Katanga nämlich, das in bezug auf die mannigfachsten Bodenschätze so ungemein reich ist, entbehrt sowohl der Wälder wie der Kohlen vollständig, und ist in bezug auf seine Kohleneinfuhr auf die an der Kap—Kairo-Bahn in Rhodesia gelegenen Kohlengruben von Wankie angewiesen. Diese Gruben aber sind von dem Kambove-Distrikt in Katanga, nach Fertigstellung der Bahn Broken Hill—Bwana Mkubwa—Kambove, rund 1450 km entfernt, während die Bahnlinie zwischen dem Kongo-Oberlauf und den Kohlendistrikten von Kivira in Deutsch-Ostafrika nur etwa rund 850 km lang sein würde. Welche Kohlen demnach in Katanga bevorzugt werden würden, kann nicht zweifelhaft sein.

c) Die geplante Südbahn.

In jedem Fall wird also das Bahnnetz Deutsch-Ostafrikas, das zu Neujahr 1909 421 km umfaßte (Usambarabahn bis Mkumbara: 149 km, Zentralbahn bis Mrogoro: 272 km), in naher Zukunft beträchtlich erweitert werden und zunächst auf mehr als 1050 km anwachsen (Usambarabahn bis Meruberg: 354 km, Zentralbahn bis Tabora: 699 km). — Weitere Eisenbahnen außer den genannten in Tanga und Daressalaam beginnenden Linien gibt es gegenwärtig in Ostafrika nicht. Doch wird voraussichtlich noch eine dritte Überlandbahn zustande kommen, die auch die Ostseite des dritten der auf deutsches Gebiet hinüberreichenden großen Seen Zentralafrikas, des Nyassa-Sees, mit

der deutsch-afrikanischen Küste verbinden soll. Das rührige „Kolonial-Wirtschaftliche Komitee" hat bereits Vorstudien für eine derartige Bahnführung angestellt, die von dem mit sehr gutem Hafen gesegneten Kilwa-Kissiwani über Liwale zur Mbongobucht bei Wiedhafen am Nyassa-See verlaufen soll; doch steht ein Bau dieser Bahn wohl noch in weitem Felde, und es besteht sogar die hohe Wahrscheinlichkeit, daß uns die Portugiesen mit Hilfe ihrer geplanten, in Quelimane und in Porto Amelia beginnenden Bahnen mit der Erschließung des Nyassabeckens zuvorkommen werden, so daß die Erfahrungen, die wir mit der britischen Ugandabahn gemacht haben, sich hier leicht noch einmal wiederholen könnten. — Eine solche deutsch-ostafrikanische Südbahn hat besonders in Hans Meyer einen begeisterten Verfechter gefunden, der diesem Projekt eine ungleich größere Bedeutung beimißt, als der von ihm wohl etwas unterschätzten Zentralbahn, und der die Meinung vertritt, daß unter allen kolonialen Bahnbauten Deutschlands nur allenfalls die große Togobahn der ostafrikanischen Südbahn an Bedeutung gleichzukommen vermag. Hans Meyer erklärt, daß eine Bahn von der deutschen Küste zum Nyassa zweifellos den Güterverkehr aus dem inneren Afrika zum überwiegenden Teil auf sich lenken würde (vgl. das Kapitel über die Bahnen des Kongostaates). Sie würde aber auch für die Kolonie selbst von beträchtlicher lokaler Bedeutung sein, vor allem da sie den Ungoni-Distrikt erschließen würde, der nach W. Busse für Deutsch-Ostafrika „die Kornkammer des Südens" zu werden verspricht.

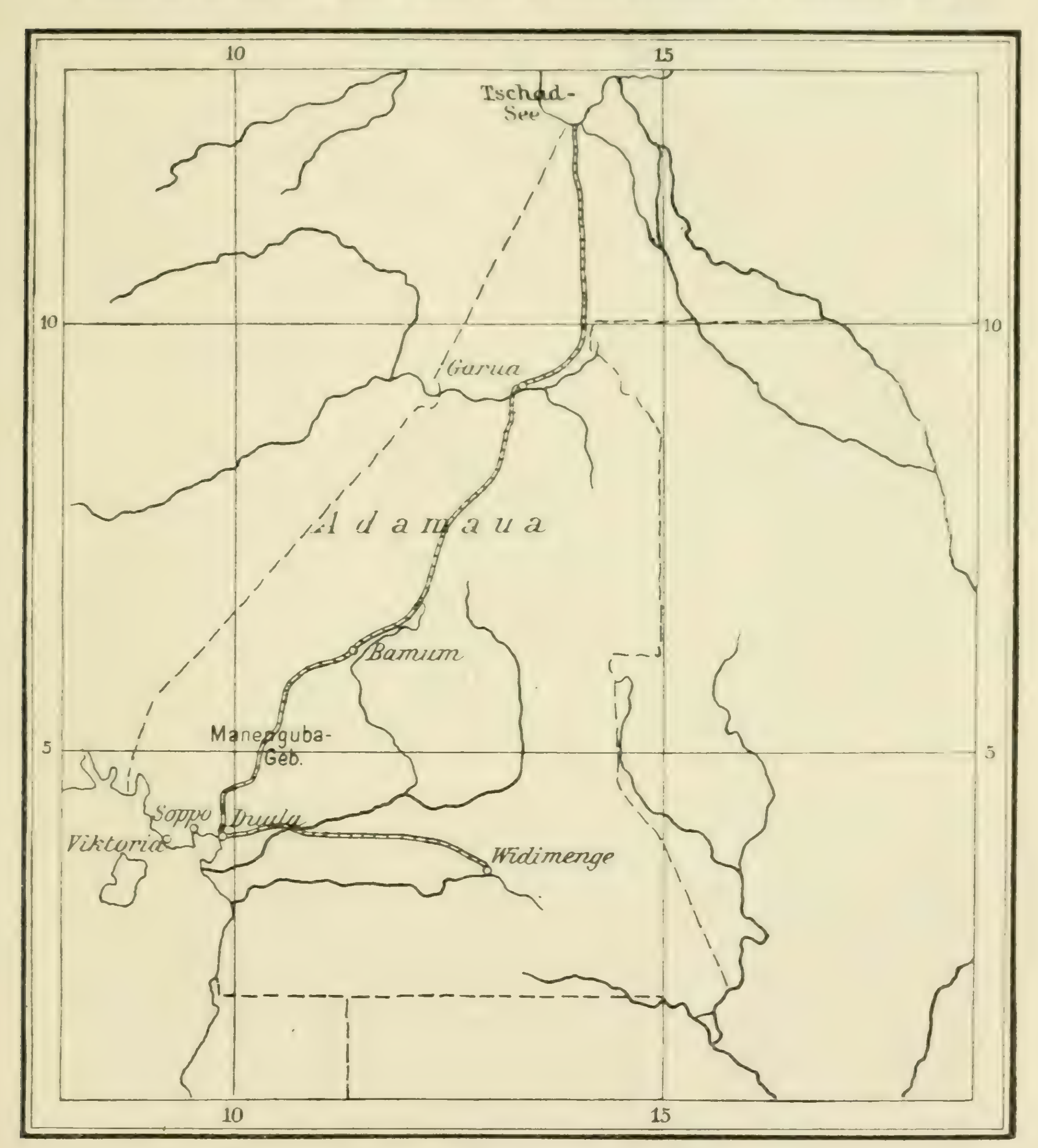
In den von der geplanten „Südbahn" durchzogenen Gebieten finden sich außerdem Kohlenlager, und neuerdings sind ferner am Nyassa, in der Gegend von Neu-Langenburg (ebenso übrigens bei Udjidji am Tanganyika) reiche Kupferfunde gemacht worden, die aller Voraussicht nach, da die untersuchten Gesteinsproben einen Kupfergehalt von 42 Prozent aufgewiesen haben sollen, günstige Abbaubedingungen liefern werden. Für den künftigen Anschluß an die Kap—Kairo-Bahn, die Erschließung der Gegenden am Südufer der Tanganyika und die dereinstige, erhoffte Ausfuhr aus Katanga könnte die „Süd-

bahn" in Deutsch-Ostafrika zwar unschwer durch die kombinierte „Südwestbahn" und „Zentralbahn" ersetzt werden; für die wirtschaftliche Eroberung des Nyassa-Beckens jedoch, soweit sie uns, angesichts der Konkurrenz der portugiesischen Bahnen zum Nyassa, dann noch möglich sein wird, kann nur die „Südbahn" in Betracht kommen.

4. Kamerun.

Wenden wir uns schließlich unserer letzten deutschen Kolonie in Afrika zu, Kamerun, so gab es hier bisher außer einer kurzen, privaten Plantagen-Feldbahn zwischen Viktoria und Soppo überhaupt keine Eisenbahnen! Die Bahn Viktoria (Kakaohafen)—Soppo aber, die auf der Hauptstrecke nur 22,7 km und mit den Nebenstrecken 52 km lang ist, ist lediglich für die Besitzerin, die „Westafrikanische Pflanzungs-Gesellschaft Viktoria", von Wert und daher von ganz lokaler Bedeutung; ihre Spurweite beträgt auch nur 0,6 m. Der völlige Mangel an Schienenwegen in diesem großen Ländergebiet ist um so auffallender, als die Aussicht, eine wertvolle, bisher noch viel zu wenig erschlossene Kolonie (1907: Einfuhr 17,30, Ausfuhr 15,89 Millionen Mark) durch eine Bahnlinie wirtschaftlich mächtig zu heben, selten so klar und deutlich vor Augen liegt, wie hier. Jetzt kann sich das Hinterland von Kamerun nur mangelhaft entwickeln, weil der Verkehr zum und vom Meere einen der Küste vorgelagerten breiten Dünengürtel überwinden muß, dessen Bewältigung mit unverhältnismäßigen Mühen und Kosten verbunden ist. Das Vorhandensein von Bahnen würde alle diese Schwierigkeiten mit einem Schlage beseitigen. Dennoch hat man erst kürzlich den Bau von Bahnen in Angriff genommen. — Viel besprochen wurde lange Zeit der Plan der sogenannten „Kamerun-Südbahn", die vom Küstenorte Duala, am linken Ufer des Wuri, beginnen und in einem schwachen Bogen bei Ndogosum vorbei über Edea am Sanaga, von dessen hier befindlichen Wasserfällen man 50 000 Pferdestärken auswerten will, und Jaunde bis nach Widimenge am Njong führen sollte. Die Bahn bis Widimenge würde 360 km

lang sein und soll 40 Millionen Mark kosten. Die Farmer in Südkamerun wünschten ursprünglich, daß die nach Edea führende Bahn in Kribi beginne, aber da Duala ohnehin zu einem geeig-



Karte 19. Deutsche Bahnprojekte in Kamerun.

Fertige Bahnen. Geplante Bahnen.

neten Hafen ausgebaut werden soll und die Reichsregierung kategorisch erklärte, daß eine Anlage von zwei Häfen bei den sehr ungünstigen Küstenverhältnissen eine wirtschaftliche Un-

möglichkeit sei, so wählte man Duala als Ausgangspunkt der „Kamerun-Südbahn". Neuerdings ist es von diesem Bahnprojekt freilich wieder still geworden, da zurzeit die Aufmerksamkeit und die verfügbaren Geldmittel durch ein zweites, ungleich wichtigeres Bahnprojekt in Kamerun vollauf in Anspruch genommen sind.

Es handelt sich dabei um eine gleichfalls in Duala beginnende, nach Nordosten verlaufende Bahn, für die die Mittel bis Onanabesa (293 km) bewilligt sind, die aber zunächst nur etwa 160 km weit landeinwärts in das Gebiet der Manenguba-Berge führen soll. Gegenwärtig (Mai 1909) ist die erste Strecke dieser Bahn in einer Länge von etwa 40 km schon im Betrieb — als erste Bahnlinie von ganz Kamerun! Der größte Nutzen dieser Bahn, die in Meterspur gebaut ist, wird, nach ihrer Fertigstellung, neben der raschen Überwindung des ungesunden Küstengürtels vor allem darin liegen, daß sie eine fortdauernde Viehzufuhr aus dem herdenreichen Bakossi-Lande nach der Küste ermöglichen und so dem unerträglichen Mangel an frischem Fleische, wie er hier bisher ständig herrschte, abhelfen wird. Aber die Kamerunbahn darf nicht auf die Dauer in den Manenguba-Bergen, bis wohin der Bau bereits sichergestellt ist, ihr Ende finden. Die wirtschaftliche Entwicklung fordert nachdrücklich ihre Verlängerung mindestens bis nach Bamum im Graslande, tunlichst aber bis in das von der Natur so reich gesegnete Land Adamaua; auch aus politischen Rücksichten würde sich eine solche Verlängerung der Bahn empfehlen, da sie ein treffliches Mittel darstellen würde, um die im tiefen Innern noch auf etwas schwachen Füßen stehende deutsche Herrschaft merklich zu befestigen. Der Handelsverkehr Adamauas, das eine Autorität wie Hans Meyer ausdrücklich als „eines der schönsten Länder Mittelafrikas" bezeichnet, bewegt sich zurzeit in sehr engen Grenzen; soweit aber die üppigen Naturerzeugnisse des Landes überhaupt zur Ausfuhr gelangen, kommt der Handel so gut wie ausschließlich den Engländern zugute, da der heut einzig in Betracht zu ziehende Verkehrsweg in Gestalt der Ströme Benuë und Niger durch Britisch-Nigeria führt. Selbst die Verpflegung der tief

landeinwärts vorgeschobenen Stationen der deutschen Schutztruppe muß notgedrungen unter Benutzung der genannten Wasserstraßen erfolgen, also über englisches Gebiet!

Die Bahn nach Adamaua ist aber auch aus strategischen Gründen eine unbedingte Notwendigkeit. Die auf ziemlich hoher Kulturstufe stehenden Bewohner Adamauas sind zahlreich und kriegerisch; im Falle eines Aufstandes würden sie uns sicherlich ebenso zu schaffen machen wie die Hereros in Deutsch-Südwest, und der Betrag einer etwa ersparten Bahn nach Adamaua würde dann, ebenso wie dort, vervielfältigt mit Opfern an Geld und Menschenleben wieder verloren gehen!

Die Bahnerschließung Adamauas würde für die wirtschaftliche Zukunft Kameruns kaum eine minder große Bedeutung haben, als für Deutsch-Ostafrika die Zentralbahn nach Tabora oder die Südbahn zum Nyassa und für Togo die Bahn nach Atakpame. Kommt aber die Bahn bis Adamaua zustande, so wird sie wahrscheinlich sogleich bis nach Garua am Benuë weitergeführt werden, damit sie uns ganz von den englischen Wasserstraßen unabhängig macht und die fast ins Ungemessene steigerungsfähige Ertragsfähigkeit des Kamerun-Hinterlandes ausschließlich dem deutschen Handel zugute kommen läßt.

Selbst eine noch weiterreichende Verlängerung der Adamaua-Bahn bis an den Tschad-See heran verdient sehr ernstlich erwogen zu werden. Die zu Kamerun gehörigen Gebiete nördlich vom Benuë liefern schon heut bedeutende Mengen von Kautschuk, Reis und mannigfachen anderen Bodenprodukten, vor allem aber von Baumwolle, außerdem weisen sie eine ausgedehnte Viehzucht auf, vor allem an Pferden und Rindvieh. An den deutschen Ufern des Tschad-Sees, wo schon gegenwärtig viel Baumwolle gewonnen wird, läßt sich unschwer eine Baumwollkultur im größten Maßstabe schaffen, wenn nur erst ein brauchbarer Verkehrsweg vorhanden ist, der eine Ausfuhr der Naturschätze des Landes ermöglicht. Wenn die Franzosen die Tschadseeländer für wichtig genug halten, um den Bau einer Bahn dorthin von Algerien mitten durch die Wüste hindurch sehr ernsthaft zu erörtern (vgl. S. 181ff.),

brauchen auch wir Deutschen vor dem ungleich einfacheren Unternehmen einer knapp halb so langen Kamerunbahn zum Tschad-See nicht zurückzuschrecken, die obendrein den Vorzug hat, durch fruchtbare und sehr entwicklungsfähige Länder zu führen. Gegenwärtig bewegt sich der an sich noch wenig bedeutende Handel der Tschadseeländer zum Teil nach Tripolis, zum Teil nach Nigeria; der kürzeste und natürlichste Weg zur Kamerunküste wird hingegen von ihm gänzlich verschmäht, weil eben jede brauchbare Verkehrsmöglichkeit dorthin fehlt.

Die Ausfuhr übers Nigergebiet erfolgt vom Tschad-See nach Yola in Nigeria, das der Anfangspunkt einer 1140 km langen, schiffbaren und sechs Monate hindurch sehr wasserreichen Verkehrsstraße auf dem Benuë und dem Niger ist und das die Engländer seinerzeit bei der Grenzfestsetzung gegen Kamerun in voller Erkenntnis von seiner Bedeutung aus der sonst gerade verlaufenden Grenzlinie für sich herausgeschnitten haben. Keines von den übrigen Projekten, den Tschad-See durch Eisenbahnen für den Weltverkehr und Welthandel zu gewinnen, ist von vornherein ein wirtschaftlich so sicheres und verhältnismäßig auch so einfach durchzuführendes Unternehmen, wie der Plan einer Kamerun-Überlandbahn an den Tschad-See. Nimmt Deutschland die Verwirklichung dieser Idee ernstlich in Angriff, so müssen damit die gewagten französischen Projekte der transsaharischen Bahnen zum Tschad-See fallen. Der deutschen Tschadsee-Bahn würde alsdann sicherlich auch die Aufgabe zufallen, die verschiedenen französischen Forts am Schari, unter denen Fort Lamy am wichtigsten ist, zu verproviantieren, wofür Frankreich zurzeit jährlich 3 Millionen Frs. allein an Transportkosten bezahlt, während bei Benutzung einer deutschen Bahn zum Tschad-See die Kosten hierfür unverhältnismäßig viel niedriger sein könnten. — Hans Meyer rät freilich, die Bahn nur bis Garua zu bauen und will von der Fortführung bis an den Tschad-See wenig wissen, da der dortige Handel schon zu sehr in den Händen von Tripolitanern sei. Doch wird diese Auffassung anderweitig lebhaft bekämpft.

Zunächst wird aber, wie gesagt, die Adamauabahn erst einmal an die Manenguba-Berge herangeführt werden. Doch ist

das Land für den Weiterbau bis nach Bamum schon im Jahre 1902/03 durch eine Expedition der Herren Neumann und Reichow unter Führung des Stationsleiters Romberg untersucht worden.

So dürfte denn auch Kamerun seine beschämende Sonderstellung als fast einzige eisenbahnlose unter den größeren europäischen Kolonien in Afrika bald verlieren, und wenn die Aufschließung des Landes durch Eisenbahnen naturgemäß auch nur sehr langsam Fortschritte zu machen vermag, so ist doch auch hier erfreulicherweise endlich zu konstatieren, daß es nun vorwärts geht. — —

„Die Entwicklung unserer Kolonien zu einem wertvollen Teil des nationalen Besitzstandes erfordert vor allem einen sorgfältig ausgearbeiteten Plan für den Ausbau der Verkehrswege." — Diese Worte der Thronrede, mit der Kaiser Wilhelm II. den 1907 gewählten, kolonialfreundlichen Reichstag eröffnete, beweisen, daß die Reichsregierung jetzt mit klarem Blick erkennt, wo man die Hebel ansetzen muß, um Deutschlands Kolonien zu ertragreichen Besitzungen umzugestalten, nachdem sie so viele und schmerzliche Kosten verursacht haben. Es ist ja auch für die Gegner der kolonialen Eisenbahnbauten nicht mehr möglich, die Augen zu verschließen vor dem gewaltigen wirtschaftlichen Aufschwung, den jede neu eröffnete Bahnlinie für ein leidlich günstig veranlagtes Land im Gefolge hat. Das klassische Beispiel ist und bleibt ja das deutsche Muanza am Victoria Nyanza, von dessen Entwickelung oben die Rede war. Die frische Luft, die mit der Berufung Dernburgs an die Spitze des Reichs-Kolonialamts in unser koloniales Verwaltungswesen eingezogen ist, hat sich schon in mannigfacher Weise erfreulich bemerkbar gemacht. Das koloniale Programm, das der Staatssekretär Dernburg zu Anfang 1908 im Reichstag entwickelte, lautete, wie erinnerlich, folgendermaßen:

„In den Kolonien muß eine deutsche Regierung angestrebt werden, die Vertrauen bei allen in der Kolonie vertretenen Be-

rufen und Rassen erwirbt. Ihre Aufgabe ist in erster Linie wirtschaftlicher Natur, die nämlich, die Kräfte, die in den Kolonien ruhen, zu entwickeln. Dazu muß das Ansehen der Regierung unbedingt gewahrt, ihren Anordnungen unweigerlich Folge geleistet werden, und sie muß die Kraft haben, sie durchzusetzen. Daraus folgt, daß die Regierung sein muß eine Regierung der Gerechtigkeit und des Wohlwollens gegenüber Weißen und Schwarzen. Die Personen, die sie ausüben, müssen die notwendige wirtschaftliche Vorbildung besitzen, sie müssen die notwendige Kenntnis von Land und Leuten und der wirtschaftlichen Zustände, die dort herrschen, sich angeeignet haben, um eine ruhige und stetige Verwaltungspraxis durchzuführen, und sie müssen von der großen und wichtigen Aufgabe überzeugt sein, die ihnen gestellt ist, große und volkreiche Länder zu entwickeln, die materielle Wohlfahrt und das körperliche Wohlergehen der Eingeborenen zu fördern und sie zu höherer Gesittung emporzuführen. Diese Aufgabe muß ohne Hast und Eifer langsam und zielbewußt in der Erkenntnis durchgeführt werden, daß eine Kolonisation großen Stils nicht in einer Generation zu Ende gebracht werden kann, daß sie langer Zeit und nachhaltiger Ausdauer bedarf.“

Eines der vornehmsten Mittel zur Durchführung dieses klaren und zielbewußten Programms sind aber eben, wie der Staatssekretär auch zu wiederholten Malen betont hat, die Eisenbahnen. In den nächsten sechs Jahren dürften, von 1908 an gerechnet, laut Beschluß des deutschen Reichstags vom Mai 1908, nicht weniger als 150 Millionen Mark für neue koloniale Eisenbahnbauten in unseren afrikanischen Besitzungen ausgegeben und volle 1495 km Schienenwege neu geschaffen, das bisher vorhandene Bahnnetz also ungefähr verdoppelt werden. Die günstige Rückwirkung dieser neueren Verkehrspolitik wird sicherlich nicht ausbleiben.

Somit ist zu erwarten, daß sich auch an den deutschen Bahnen in Afrika alle die Vorteile zeigen werden, welche die dem Reichstag 1908 von der Regierung zugestellte Denkschrift: „Die Eisenbahnen Afrikas, Grundlagen und Gesichtspunkte für eine koloniale Eisenbahnpolitik in Afrika“ an Hand

eines außerordentlich umfangreichen und gewissenhaft bearbeiteten Materials zahlenmäßig als die wichtigsten nachgewiesen hat:

„1. Nahezu alle afrikanischen Eisenbahnen mit sehr verschwindenden Ausnahmen haben bereits von der Eröffnung an oder innerhalb sehr kurzer Frist nachher mindestens ihre eigenen Betriebsausgaben einschließlich der Unterhaltung zu decken vermocht; eine größere Anzahl brachte von vornherein eine Rente. 2. Die Wirkungen von Eisenbahnen sind überall gewesen: a) erhebliche Erhöhung des Einfuhr- und Ausfuhrhandels und damit eine entsprechende Steigerung der Zolleinnahmen auf Grund einer erhöhten Erzeugungs- und Verbrauchsfähigkeit, besonders auch der Eingeborenenbevölkerung, und einer Ausdehnung der Handelsbeziehungen; b) Erhöhung der Steuerkraft, überhaupt wesentliche Sicherung der Verwaltung. Die Steigerung dieser beiden Einnahmequellen hat fast in allen Fällen dazu hingereicht, die finanzielle Last für Verzinsung und Tilgung der für den Eisenbahnbau aufgewendeten Summen mehr als auszugleichen, so daß die Gesamtfinanzen der Kolonie verbessert wurden; c) friedliche Ausdehnung der zivilen Gewalt, Eindämmung von Aufstandsbewegungen, Ersparnis in den Ausgaben für Expeditionen; d) gesundheitliche Hebung der Eingeborenen durch Vermeidung von Seuchen und ihre Erhaltung durch Vermeidung von Hungersnöten usw.“

IV. Australien.

Australiens große Überlandbahn-Projekte.

(Hierzu eine Karte auf Seite 253.)

Australien spielt unter den fünf Kontinenten der Erde bisher die Rolle des mißachteten Aschenputtels. Fern von den alten Kulturstätten der Menschheit, abgelegen von den Verkehrs- und Handelsstraßen der Schiffahrt, wurde es erst spät (1601) entdeckt, und seine Entdeckung blieb, ganz im Gegensatz zur Auffindung Amerikas, ohne jede merkliche Rückwirkung auf die Interessen der Kulturwelt. Erst im 19. Jahrhundert tritt der ferne Erdteil langsam in den Gesichtskreis der führenden Nationen Europas und Amerikas. Die heute weitaus wichtigsten Küstenländer im Südosten und Osten wurden erst durch Cook (18. April 1770), der Süden sogar erst ums Jahr 1800 durch Baß, Flinders, Grant und Baudin entdeckt; die Anfänge Sydneys reichen nur bis 1797 zurück, die von Brisbane bis 1825, die von Melbourne und Adelaide bis 1835 und 1836.

An der jahrhundertelangen gänzlichen Vernachlässigung Australiens trug hauptsächlich der Umstand schuld, daß die den Kulturländern und alten Schiffahrtswegen zunächst benachbarten Teile des Kontinents bis auf den heutigen Tag unergiebig, ja fast steril für die Bedürfnisse des Weltverkehrs geblieben sind. Das erst in den letzten Jahrzehnten zu größerer Blüte gelangte Kulturleben Australiens beschränkte sich — von wenigen mittelgroßen Plätzen des Westens abgesehen — nahezu vollständig auf die entlegensten Teile, insbesondere auf den Südosten des Erdteils, kurzum auf Gegenden, die zurzeit allerdings in einem sehr erfreulichen Aufschwung begriffen sind und deren blühende Städte den europäischen Verkehrs-

zentren zweiten Grades nichts nachgeben, wobei sie aber dennoch durch die langwierige und oftmals recht beschwerliche Schiffahrt, die allein ihre Verbindung mit der übrigen Kulturwelt vermittelt, in ihrer Entwicklung recht fühlbar beeinträchtigt werden: müssen doch alle Fahrzeuge, die den Verkehr zwischen anderen Erdteilen und den vier Hauptorten Adelaide, Melbourne, Sydney und Brisbane aufrecht erhalten, jedesmal erst etwa den halben Kontinent Australien umfahren, um an ihr Ziel zu gelangen!

Seit einigen Jahren nun hofft man in Australien, eine Abänderung dieses bisherigen Zustandes durch einige Eisenbahnlinien erzielen zu können, deren Bau man projektiert und teilweise auch schon in Angriff genommen hat und die wegen der begleitenden Umstände zu den kühnsten und interessantesten der ganzen Erde gerechnet werden müssen.

Die eigentümliche physikalische Geographie Australiens, die hinter meist mehr oder weniger kulturfähigen Küstenstrichen von größerer oder geringerer Breite fast allenthalben eine im Süden und Norden sogar stellenweise bis ans Meer reichende Wüste aufweist, war der Entwicklung der Eisenbahnlinien natürlich äußerst ungünstig. Noch vor etwa 30 Jahren besaß der ganze Erdteil keine 90 km Eisenbahnlinien. Über den Bestrebungen zur Schaffung von Eisenbahnen hatte, außer der Ungunst des Landes, von Anfang an noch ein besonderer Unstern gewaltet.

Die ersten Pläne zur Schaffung von Bahnlinien in Neu-Süd-Wales tauchten bereits ums Jahr 1840 in England auf, als daselbst fast 1400 mehr oder weniger große Eisenbahnprojekte für die verschiedensten Gegenden der Erde auf einmal üppig ins Kraut schossen. Wenige Jahre später trat in Australien eine ,,Sydney, Parramatta, Richmond and Windsor Company" auf den Schauplatz, um die im Namen bezeichneten vier Städte durch eine Eisenbahn miteinander zu verbinden. Auch dies Projekt verlief spurlos im Sande. Ernstere Gestalt nahm erst ein Versuch der im Jahre 1848 gegründeten ,,Sydney Railroad and Tramway Company" an, eine Bahn von Sydney nach dem 22 km entfernten Parramatta zu bauen. Am 3. Juli 1850 wurde

der erste Spatenstich zum Bau der Bahn getan. Doch auch dieses Unternehmen scheiterte bereits im folgenden Jahre, und zwar aus Mangel an Arbeitskräften, weil damals nahezu alle verfügbaren Menschenhände, die ohnehin spärlich vorhanden waren, von den 1851 aufgefundenen Goldfeldern von Coolgardie im Westen magisch angezogen wurden. Die Bahn Sydney—Parramatta konnte daher erst am 26. September 1855 in Betrieb gesetzt werden. Eine zweite Bahn in Neu-Süd-Wales, Newcastle—East Maitland, 29 km lang, wurde am 11. April 1857 eröffnet.

Inzwischen war aber bereits ein Jahr vor Eröffnung der Sydney—Parramatta-Bahn in Südaustralien eine andere Eisenbahn, die überhaupt erste des australischen Kontinents, zwischen Goolwa und Port Elliot, in Betrieb genommen worden. Es folgte alsdann eine weitere kurze Bahnstrecke Adelaide City—Adelaide Port, gleichfalls in Südaustralien, die erste Staatsbahn nicht nur von Australien, sondern auf britischem Boden überhaupt: sie wurde am 21. April 1856 eröffnet. Im Staate Victoria wurde eine 4 km lange Eisenbahn Melbourne—Melbourne Port bereits im September 1854 dem Betrieb übergeben, aber sie wurde nicht durch Dampf, sondern von Pferden und Maultieren vorwärts befördert. Queensland erhielt seine erste Dampfeisenbahn (Ipswich—Grandchester) erst 1864, Tasmanien 1871 und Westaustralien 1879 (Geraldton—Northampton) bzw. 1881 (Perth—Fremantle), und Nordaustralien, das bis auf den heutigen Tag nur eine einzige, überdies wenig lebensfähige Stichbahn von 320 km Länge, Port Darwin—Pine Creek, aufweist, sogar erst am 1. Oktober 1889.

Erst in den neunziger Jahren wurde der chronische Mangel an Arbeitskräften und die finanzielle Abhängigkeit von England so weit überwunden, daß der Bau von Eisenbahnen in Australien, der schon seit 1884 etwas schnellere Fortschritte gemacht hatte, ein wesentlich rascheres Tempo einschlug. Am Ende des Jahres 1906 verfügte der Erdteil über insgesamt 28 510 km Schienenwege, von denen rund 24% auf Victoria entfielen, 23% auf Neu-Süd-Wales, 21% auf Queensland, je 14% auf Süd- und Westaustralien und 4% auf Tasmanien



Karte 20.

Eisenbahnen und Eisenbahnprojekte in Australien.

Fertige Bahnen.

Geplante Bahnen.

(das frühere Nord-Territorium gehört seit 1863 zu Südaustralien). Der ganze Erdteil weist also auch jetzt noch nicht halb soviel Eisenbahnen auf wie Deutschland allein (mit den Privatbahnen 65 608 km); immerhin ist die Kilometerzahl der vorhandenen Schienenlänge beträchtlich im Verhältnis zur Einwohnerzahl des bekanntlich nur sehr dünn bevölkerten, auf weite Strecken völlig menschenleeren Landes. Während z. B. in Deutschland auf 1118 Bewohner 1 km Bahn entfällt, in Frankreich auf 902, in England auf 1173, in Holland auf 1870, in Vorderindien sogar erst auf 5864 Bewohner, kommen in ganz Australien auf den Kilometer Eisenbahn nur 174, in Westaustralien allein sogar nur 65 Menschen. Kein anderes Land der Erde weist auch nur entfernt ähnliche Zahlen in der Beziehung zwischen Eisenbahnbauten und Dichte der Bevölkerung auf.

Die zurzeit schwebenden großen Eisenbahnprojekte in Australien werden allem Anschein nach die Abnormität der genannten Beziehungszahlen noch weiter ins Extreme verschieben. Auch diese seltsamen Zustände sind natürlich eine Folge der unglücklichen geographischen Lage der am meisten kultivierten Teile Australiens; lediglich dem Osten und Südosten zuliebe sollen auch die neuen Eisenbahnen gebaut werden, die zum weit überwiegenden Teil ihrer Länge durch Wüsten oder doch durch wenig kultiviertes und kulturfähiges Land, mehrfach sogar in unmittelbarer Nachbarschaft von noch unerforschten Territorien entlang führen müssen!

Die meisten der gegenwärtig vorhandenen Eisenbahnen Australiens laufen von der Küste ins Innere des Landes und endigen dort blind, ohne irgendwo Anschluß an die übrigen Bahnen des Erdteils zu finden. Nur die Verbindungsstrecken zwischen den wichtigsten Städten des Ostens und Südostens machen natürlich eine Ausnahme. Ein großzügiger Durchgangs- und Fernverkehr ist jedoch so wenig vorhanden, daß selbst Sydney und Adelaide bisher nur auf einem großen, fast der Küstenlinie folgenden Umweg miteinander verkehren können. Erst gegenwärtig ist man damit beschäftigt, eine kürzere Verbindung zwischen beiden Hauptstädten herzu-

stellen, indem man die zurzeit tot endigenden Strecken Petersburgh—Broken Hill im Westen und Sydney—Cobar im Osten durch eine fast im direkten Zuge der Luftlinie Sydney—Spencer Golf im Bogen über Wilcannia zu bauende Bahn aneinander anschließt.

Die Pläne zur Schaffung großer transkontinentaler Bahnen in Australien, welche die fünf Staaten des Erdteils einander näher bringen, die Reisewege nach Europa und Asien wesentlich verkürzen und ungeheure, heute so gut wie wertlose Landstrecken erschließen könnten, sind bereits Jahrzehnte alt. Der Plan einer nord-südlichen Überlandbahn zwischen Port Darwin und Adelaide tauchte zum Beispiel schon 1872 zum ersten Male auf. Aber jetzt erst rückt die Verwirklichung der großartigen Verkehrsprojekte in greifbare Nähe. Insgesamt kommen vier verschiedene Pläne in Betracht, von denen freilich noch keineswegs durchweg feststeht, daß sie in der vorgeschlagenen Weise dereinst sämtlich verwirklicht werden.

1. Die West-Ost-Bahn.

Am ehesten dürfte die Idee einer West- und Ostaustralien verbindenden Eisenbahn, die etwa dem Verlauf der Südküste des Erdteils folgt, Gestalt gewinnen. Von einer solchen Bahn würden alle fünf Staaten Vorteile haben, und da auch der Bau keine allzu erheblichen Hindernisse antreffen würde, so ist zu erwarten, daß die bereits in Angriff genommenen Arbeiten glatt und mühelos zum guten Ende geführt werden. Der Entwurf zum Bahnbau rührt von Mr. C. Y. O'Connor her, dem Chefingenieur der westaustralischen Eisenbahnen, und sieht eine Verbindung zwischen Kalgoorlie in den Haupt-Goldfelddistrikten von Westaustralien und Port Augusta in Südaustralien vor. Die neu zu bauende Bahn, die immer in der Nähe der meist steil abfallenden Südküste über Port Eucla verlaufen soll, ist 1770 km lang und führt einen Anschluß der bereits bestehenden, 623 km langen Linie Fremantle—Kalgoorlie an die gleichfalls schon vorhandene, 417 km lange Bahn Port Augusta—Terrowie—

Adelaide und damit an die Bahnen der Oststaaten herbei. Die Bauzeit ist auf etwa vier Jahre berechnet, die Kosten werden auf 88 Millionen Mark geschätzt. Eine Hauptschwierigkeit für den Bau und den Betrieb der Bahn wird der Mangel an süßem Wasser darstellen. Wenn auch die von der Bahn durchlaufene Strecke keine so ausgesprochenen Sandwüsten aufweist wie der Nordwesten und die Mitte des Erdteils, so ist es doch zumeist ein trostloses Land, das von der Bahn durchquert werden soll — die hier vorkommenden geographischen Bezeichnungen No Mans Land und Nullarbor Plain sagen wohl genug! Wasser ist daselbst eine nur recht seltene Erscheinung, und an den paar Stellen, wo man es findet, ist es außerdem salzig. Man wird sich daher mit destilliertem Wasser behelfen müssen, dessen Beschaffung natürlich besondere Anlagen erfordern und viel Mühe und Kosten verursachen wird.

Ein beträchtliches Hindernis für die Entwicklung der australischen Eisenbahnen war auch von jeher die große Verschiedenheit der vorhandenen Spurweiten. Die Anlage der einzelnen Bahntorsos erfolgte eben überall unter Außerachtlassung aller großen Gesichtspunkte, lediglich unter Berücksichtigung der nächstliegenden Bedürfnisse. Auch die neue Verbindungsbahn zwischen West- und Ostaustralien wird unter den wechselnden Spurweiten zu leiden haben. Die Bahn Fremantle—Kalgoorlie und ebenso die Linie Port Augusta—Terrowie weist eine Spurweite von 1,065 m auf, die Anschlußstrecke Terrowie—Adelaide hingegen eine Weite von 1,599 m. Für die neue Bahn war ursprünglich noch eine dritte Spurweite von 1,433 m vorgesehen; um aber das dann erforderliche dreimalige zeitraubende und kostspielige Umladen der Güter auf dem Wege von Fremantle bis Adelaide zu vermeiden, hat man sich schweren Herzens entschlossen, die ganze an der Südküste entlang laufende Bahn gleichfalls in der ungünstigen, die Geschwindigkeit beeinträchtigenden, geringen Spurweite von 1,065 m zu bauen und sie somit an die nach West und Ost führenden Anschlußlinien anzupassen.

Allen Ansprüchen eines modernen Schnellverkehrs wird

also diese neue australische Ost-Westbahn von vornherein nicht gewachsen sein. Immerhin wird sie auch so auf die wirtschaftliche Entwicklung der australischen Staaten eine bedeutende Einwirkung ausüben. Die Zahl der Reisenden zwischen dem Westen und dem Osten Australiens beträgt zur Zeit etwa 40 000 im Jahr. Der Verkehr zwischen Sydney und den Goldfeldern des Westens, der einen erheblichen Bruchteil dieser Zahl ausmacht, erfordert zur Zeit eine Reisedauer von 9 Tagen, von denen 1 auf der Bahn und 8 auf dem besonders im Winter oft sehr unruhigen und stürmischen Ozean im Süden Australiens zugebracht werden müssen. Nach Vollendung der südaustralischen Überlandbahn wird sich die Reisedauer auf vier Tage abkürzen lassen, wobei überdies die meist recht unangenehme Küstenfahrt auf dem Dampfer völlig vermieden werden kann. Die gleiche Annehmlichkeit und Abkürzung der Reisedauer werden sich, ungeachtet der entstehenden Mehrkosten, viele der von Europa und Asien kommenden oder nach Europa und Asien fahrenden Australienreisenden sicherlich zunutze machen; auch die Post dürfte ausschließlich noch den Landweg zwischen Sydney und Fremantle wählen. Ob freilich auch ein nennenswerter Güterverkehr sich einstellen wird, erscheint etwas zweifelhaft. Immerhin sind die Aussichten, unter denen die südaustralische West-Ost-Bahn voraussichtlich etwa im Jahre 1912 oder 1913 ins Leben treten wird, von vornherein nicht ungünstig, und wenn auch die australische Regierung darauf gefaßt ist, daß in den ersten Jahren die Rentabilität des teuren Unternehmens zu wünschen übrig lassen wird, so werden die Aussichten doch mit der fortschreitenden Erschließung der noch wenig nutzbar gemachten Südküste im Laufe der Jahre immer besser werden.

2. Die Nord-Süd-Bahn.

Die anderen Projekte zur Schaffung transkontinentaler Bahnen in Australien sind noch ungleich kühner als die soeben geschilderte Idee der südaustralischen Küstenbahn. Freilich ist bisher nur eines von diesen Projekten, das eine

Durchquerung des Erdteils mit einer Bahn von Norden nach Süden fast in der Mitte vorsieht, so weit gediehen, daß seine Ausführung als nahezu gesichert gelten kann, zumal da mit dem Bau der Linie schon begonnen worden ist.

Es ist eine in der Geschichte des Verkehrswesens häufig zu beobachtende Erscheinung, daß in wenig oder gar nicht kultivierten Gebieten die Schienenstränge der Eisenbahnen den von den Telegraphenleitungen bereits früher vorgezeichneten Wegen folgen. Speziell bei den großen Überlandverbindungen ist diese Erscheinung immer wieder und wieder festzustellen; man denke nur etwa an die bereits fertiggestellte Sibirische Bahn oder an die noch in der Ausführung begriffenen Bauten der Kap—Kairo-Bahn, der Bagdad-Bahn, an das Projekt der Bahn durch die Wüste Gobi usw. Die geplanten australischen Bahnen bestätigen aufs neue die schon so oft bewährte Regel; die oben beschriebene, an der Südküste verlaufende West-Ost-Bahn folgt nämlich dem Zuge des Telegraphen Perth—Adelaide (2046 km), und ebenso soll die in Aussicht genommene Nord-Südbahn sich dem Verlauf des schon in den Jahren 1870/72 gebauten Wüstentelegraphen Port Darwin—Port Augusta anschließen.

Durchquerungen großer Wüsten mit Telegraphenleitungen und Schienensträngen sind ja gegenwärtig an sich keine übermäßig erstaunlichen Leistungen mehr. Derartige Anlagen sind zwar stets mit einem finanziellen Risiko verbunden, aber im allgemeinen bietet sonst die Wüste dem Verkehrswesen unserer Tage keine nennenswerten Schrecken mehr. In die Sahara führen Bahnen und Telegraphen an verschiedenen Stellen hinein, und, wie oben beschrieben wurde, dürften sogar Durchquerungen der Sahara mit den modernen Verkehrsmitteln nicht mehr lange auf sich warten lassen. Ebenso sind die Nubische, die Arabische Wüste, die Wüste Gobi, Karakum u. a. von den Boten der modernen Kultur bezwungen und durchquert worden; auch durch die Kalahari werden wohl in absehbarer Zeit die Eisenbahnzüge dahinsausen. Immerhin nimmt unter den Wüsten der Erde die große, furchtbare Wüste des australischen Binnenlandes eine

besondere Stellung wenig erfreulicher Art ein. Durch alle die anderen Wüsten wandern doch von Zeit zu Zeit Karawanen hindurch, gewaltige Karawanenstraßen durchziehen sie, die von ältesten Zeiten her stark benutzt werden, und der Wüstenpilger wird kaum jemals für lange Wochen und Monate das Gefühl völliger Weltabgeschiedenheit und Verbannung aus dem Kreise der Mitmenschen empfinden. Anders in der australischen Wüste! Sie liegt öde und verlassen; keine zahlreichen Karawanen kreuzen sie, kein Pfad führt durch sie hindurch, die Menschen fliehen ihre Nähe, nur Forschungsreisende suchen sie ab und zu auf; die wenigen Telegraphenstationen der großen Überlandtelegraphen liegen in gänzlicher Menschenabgeschiedenheit, und nur wenn alle halbe Jahre einmal die Kamelkarawane naht, die neue Proviantvorräte bringt, bekommen die Beamten der Stationen andere lebende Wesen als die ihrer täglichen Umgebung zu Gesicht.

Und in dieser fürchterlichen Wüste, die so vielen Forschern schon den Tod brachte, die den Deutschen Leichhardt spurlos verschlang (1848), die den ersten Durchquerer Australiens, den Engländer Burke, einen durch seine erschütternd tragischen Nebenumstände doppelt entsetzlichen Hungertod sterben sah (1861), in diesem irdischen Höllenland soll nun in nicht ferner Zeit der Pfiff der Lokomotive erschallen, und das Dampfroß wird die von und nach Europa oder Asien fahrenden Reisenden in schnellem Fluge durch die bisher so schauerliche Einsamkeit dahintragen! —

Der Plan der australischen Nord-Süd-Bahn, die das wüste Innere durchqueren soll, ist bereits ziemlich alt. Er wurde schon ums Jahr 1880 lebhaft diskutiert, und das „Australian Handbook" für 1883 kündete bereits an, der Unternehmer sei verpflichtet, den Bau binnen siebeneinhalb Jahren zu beendigen. Das Projekt blieb damals in der Luft hängen, und erst im Anfang des neuen Jahrhunderts schien es greifbar nahe zu kommen. Beide Häuser des südaustralischen Parlaments beschlossen, den Bahnbau auszuführen, und am 13. November 1902 fand dieser Beschluß die königliche Bestätigung. Trotz der Zusicherung einer jährlichen staatlichen Garantie-

17*

summe fand sich jedoch kein Unternehmer für den Bahnbau: am 2. Mai 1904 lief der Termin für die Einreichung der Offerten ab — aber Niemand erschien, um zu bieten!

Jetzt erst steht die Verwirklichung des bereits rund 30 Jahre alten Planes bevor. Die neue Nord-Süd-Bahn wird in der Hauptsache einen direkten Reiseverkehr zwischen Adelaide im Süden und Port Darwin im Norden des Erdteils ermöglichen. Zu diesem Zweck muß ein Schienenweg von 1711 km Länge neu geschaffen werden, der die im Norden bestehende, nur 320 km lange Bahnlinie zwischen Port Darwin und Pine Creek mit der im Süden bereits von Adelaide bis Oodnadatta reichenden 1088 km langen Bahnstrecke verbinden soll, die freilich von Hergott Springs bis Oodnadatta recht unrentabel arbeitet. Abgesehen von den Schwierigkeiten der Wasserbeschaffung, wird der Bau und der Betrieb der Bahn, deren Anlagekosten auf 5 Millionen Pfund geschätzt werden, keine besonderen Hindernisse bieten; das Land ist vorwiegend eben und bietet nur etwa in der Mitte des Erdteils, in der Gegend des Mac Donnell-Gebirges, dessen höchste Erhebung, der Mount Heuglin, bis zu 1459 m Höhe aufsteigt, einige, wenn auch nicht erhebliche Terrainschwierigkeiten.

Der Wert der Nord-Süd-Bahn liegt auf verschiedenen Gebieten. Für Australien selbst bedeutet er eine wesentliche Erleichterung der Landesverteidigung, die bei der sehr schwachen Wehrkraft des australischen Staatenbundes doppelt ins Gewicht fällt. Weiterhin können Australiens Landwirtschaft, Viehzucht und Bergbau durch die Bahn einen bedeutenden Aufschwung erfahren; im Norden mit seinem für Weiße allerdings recht ungesunden, feuchten Tropenklima gedeihen Zuckerrohr, Reis, Kaffee, Tapioka und Baumwolle in reicher Fülle; das Meer birgt mannigfache Schätze, insbesondere an Perlmuscheln, und im Hinterlande der Nordküste ist ebenso wie in den südlichen Teilen bis tief ins Innere hinein auf weite Strecken vortreffliches Weideland vorhanden, das auch unschwer bewässert werden kann; ferner ist auf die Erschließung zahlreicher, abbauwürdiger Lager von Gold, Silber, Zinn und Kupfer zu rechnen. — Von noch größerer Bedeu-

tung aber als für die wirtschaftliche Zukunft Australiens wird die Nord-Süd-Bahn für den internationalen Reiseverkehr sein. Von Colombo auf Ceylon bis Sydney dauert gegenwärtig die Reise im günstigsten Falle 18, oft 20—22 Tage. Künftig wird die Fahrtdauer sich auf 15 Tage verkürzen lassen, indem die Reise von Colombo über Singapore nach Port Darwin 10 Tage, die Eisenbahnfahrt von Port Darwin bis Adelaide 3 und von Adelaide bis Sydney 2 Tage beanspruchen wird. Noch beträchtlicher wird die Zeitersparnis für den wichtigen Reiseverkehr zwischen den südaustralischen Hauptstädten und Hinterindien, China und Japan sein. Von Adelaide nach Ostasien wird man künftig 12 Tage schneller als gegenwärtig gelangen können. Fährt man aber mit der Bahn von Europa nach Dalni, von dort zu Schiff nach Port Darwin und schließlich mit der australischen Nord-Süd-Bahn nach Adelaide, so ließe sich die Reisedauer, die gegenwärtig von London durch den Suezkanal nach Adelaide 42—43 Tage, nach Melbourne 46—47 und nach Sydney 49—50 Tage beträgt, auf 29—32 Tage abkürzen.

Daß die Nord-Süd-Bahn in der ersten Zeit unwirtschaftlich sein wird, darüber gibt man sich in Australien durchaus keinen Illusionen hin. Dennoch ist sie von den Regierungen der vier östlichen Staaten des Erdteils gleichmäßig befürwortet worden, weil man ihren hohen Wert für die Zukunft Australiens richtig einschätzt, und nur in Westaustralien blickt man scheel auf die Anlage, die den Überseeverkehr von Perth und Fremantle naturgemäß stark ablenken würde. Auch diese Bahn wird mit der geringen Spurweite von 1,065 m gebaut. Zunächst soll nach Fertigstellung der Linie wöchentlich nur je ein Zug in beiden Richtungen laufen, und die Geschwindigkeit wird nur 32 km in der Stunde betragen.

3. Eine Bahn Port Darwin — Sydney.

Aus dem vorher Gesagten geht hervor, daß auch nach Vollendung der Nord-Süd-Bahn die Orte der Ostküste Australiens, vor allem also Sydney und Brisbane, nur auf dem

großen Umwege über Adelaide zu erreichen sein werden. Es kann daher nicht wundernehmen, daß diese Städte mit dem durch die Nord-Süd-Bahn errungenen Vorteil durchaus nicht zufrieden gestellt sind. Der Wunsch nach noch engerem Anschluß an die Wege des großen interkontinentalen Schiffsverkehrs hat deshalb zwei weitere australische Überlandbahnprojekte gezeitigt, die in erster Linie Sydney, in zweiter Brisbane zugute kommen würden, wenn sie dereinst (was vorläufig noch fraglich erscheint) verwirklicht werden sollten. Erstens will man nämlich von Port Darwin, das übrigens nächst Port Jackson (Sydney) den besten Hafen von ganz Australien besitzt und dem die geplante Nord-Südbahn eine große wirtschaftliche Zukunft zu garantieren scheint, eine direkte Bahnlinie nach Sydney schaffen, die von Port Darwin bzw. Pine Creek über Boulia, Windorah und Thargomindah nach Bourke im Hinterland von Neu-Süd-Wales gebaut werden soll, welche Stadt bereits durch eine Eisenbahn mit Sydney verbunden ist. Abzweigungen von dieser Linie nach Brisbane und nach Rockhampton an der Ostküste wären dann nur eine Frage der Zeit. Geht man doch schon jetzt mit dem Plan um, sowohl Windorah als Thargomindah über Charleville mit Brisbane und ebenso Boulia mit Rockhampton durch Bahnen zu verbinden. Kommen diese Linien, wie es wohl wahrscheinlich ist, zustande, so würden natürlich die wirtschaftlichen Chancen einer direkten Überlandbahn zwischen Sydney und Port Darwin gleich wesentlich günstiger werden. Auch diese Bahn würde zu einem großen Teil durch wüstes Land führen; sie würde noch länger sein als die Nord-Südbahn; denn von Pine Creek nach Bourke wären 2369 km Schienenwege neu anzulegen. Den begreiflichen Wünschen Sydneys, das eine schleunige Inangriffnahme der für seine Entwicklung so bedeutsamen Bahnlinie befürwortet, widersetzen sich jedoch die Staaten Victoria, West- und Südaustralien, denen eine direkte Verbindung Sydney—Port Darwin einen nicht unerheblichen Teil ihres gegenwärtigen Verkehrs entziehen würde.

4. Eine Bahn Derby — Sydney.

Aus dem gleichen Grunde bekämpfen die Südstaaten auch ein zweites von Sydney und den anderen östlichen Landesteilen angestrebtes Überlandbahnprojekt in noch heftigerer Weise. Sydney empfiehlt nämlich noch ein weiteres Gegenstück zu der das Binnenland durchquerenden Nord-Süd-Bahn in Gestalt einer ebenfalls das Innere des Erdteils durchschneidenden West-Ost-Bahn. Diese soll, nach einem von A. E. Moore in Melbourne herrührenden Plan, gleichfalls in dem schon genannten Ort Bourke beginnen und von hier über Hungerford und Alice Springs am Fuß des MacDonnell-Gebirges durch die nordwestliche große Sandwüste nach Derby am Kings-Sund verlaufen; sie würde volle 2900 km lang sein, wovon rund die Hälfte auf Wüsten- und Buschland entfallen müßte. Die Vorteile dieser Linie für den Osten Australiens würden nicht minder groß sein als die der vorgenannten Überlandbahnen: von Colombo ist das heute nahezu bedeutungslose Derby 4690 km entfernt, während die Entfernung Colombos von Fremantle im Südwesten des Erdteils, das gegenwärtig den ersten australischen Anlaufhafen für die Australiendampfer darstellt, um 1127 km oder zwei Schiffstagereisen größer ist. Die Reise von Colombo bis Sydney ließe sich dann mit Hilfe der genannten Überlandbahn um mindestens fünf Tage gegenüber der jetzigen Schiffsverbindung abkürzen, während die Nord-Südbahn wegen des Umwegs über Adelaide nur drei Tage im Maximum erspart. Da aber auch die Bahn Derby—Sydney ebenso wie die Bahn Port Darwin—Sydney ausschließlich Neu-Süd-Wales und Queensland begünstigen würde, sträuben sich Westaustralien, Südaustralien und Victoria mit aller Macht auch gegen die Verwirklichung der Mooreschen Idee, die wiederum ihnen selbst einen nicht geringen Teil des Überseeverkehrs entziehen würde. Die Aussichten einer Rentabilität der Sydney—Derby-Bahn sind freilich, da außer dem Ausland fast nur Neu-Süd-Wales zu ihrer Ernährung beizutragen vermag, wenig erfreulich.

Immerhin wird wohl wenigstens eine der beiden Überlandlinien, die Sydney unmittelbar zugute kommen würde,

trotz des Widerspruchs der Süd- und Weststaaten in absehbarer Zeit einmal zur Ausführung gelangen. Allem Anschein nach wird man sich für die Bahn nach Port Darwin entscheiden, von der gleichzeitig Queensland ungleich mehr Vorteil haben würde, als ihn die Bahn nach Derby dem übrigen Osten, außer Sydney, zu bieten vermag. Die Entscheidung dürfte nicht mehr lange auf sich warten lassen, zumal da die amtliche Genehmigung für die Sydney mit Port Darwin verbindende Überlandbahn Bourke—Pine Creek bereits vorliegt.

Die vorstehende knappe Übersicht über die gegenwärtig in Australien spielenden großen Überlandbahnprojekte dürfte den Beweis liefern, daß auch das Aschenputtel unter den Erdteilen kräftige Anstrengungen macht, um sich von der natürlichen Ungunst der Lage seiner kultivierten Teile nach Möglichkeit freizumachen und seine Beziehungen zur übrigen Kulturwelt durch Schaffung besserer und kürzerer Verkehrswege tunlichst zu befestigen und zu fördern.

Eisenbahnen durchs Wasser.

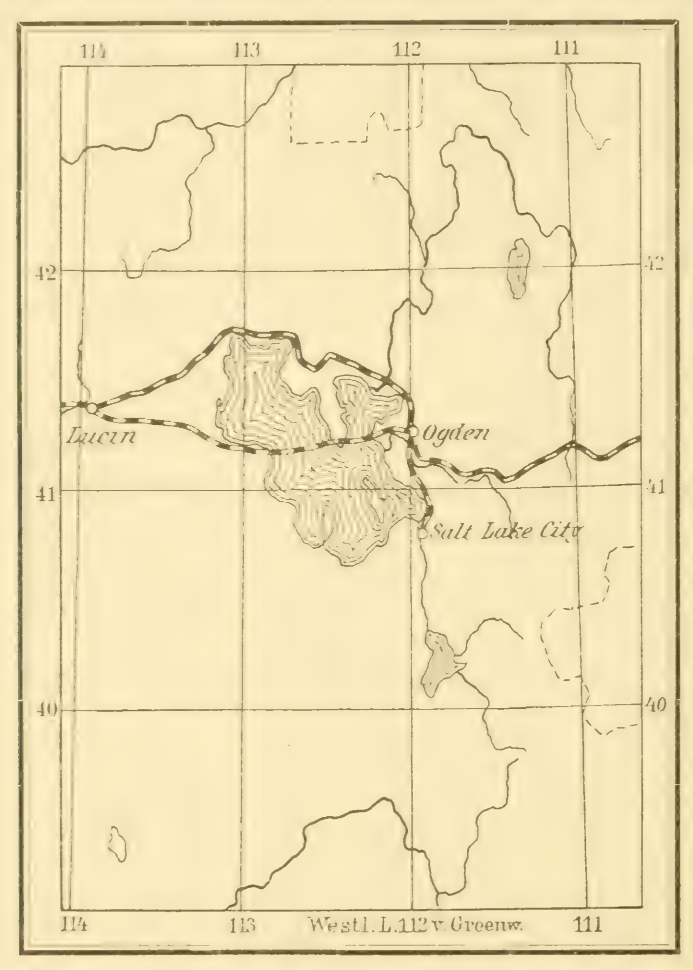
(Hierzu drei Karten auf Seite 266, 269 und 272.)

Ein eigentümlicher Zufall will es, daß in den letzten Jahren gleich an drei verschiedenen Stellen der Erde Projekte auftauchten, um Eisenbahnen über ganze Meeresteile oder über große, ausgedehnte Seen hinwegzuführen. Die Überwindung großer Gewässer von geeigneter Beschaffenheit und geringer Tiefe durch Brücken von riesenhaftesten Dimensionen, die neuerdings an zwei Stellen der Vereinigten Staaten und an einer dritten in Indien geplant oder sogar schon ausgeführt ist, ist freilich nicht ganz ohne Beispiel. So wird z. B. der große, Laguna Parras genannte See bei der Stadt San Pedro im mexikanischen Staat Coahuila von einer Eisenbahn durchschnitten. Auch wurde schon im Jahre 1883 über den flachen Pontchartrain-See bei New Orleans und die ihn umgebenden ausgedehnten Sümpfe hinweg durch die „New Orleans and North East Railway Company" eine nicht weniger als 34,6 km lange Eisenbahnbrücke gebaut, deren Jochabstände durchweg 3,96 m betrugen.

1. Die Bahn durch den Großen Salzsee.

Eine noch ungleich gewaltigere und eigenartigere Brücke ist in den letzten Jahren an einer anderen Stelle der Vereinigten Staaten, am Großen Salzsee, entstanden. Wie oben (S. 8) mitgeteilt, mußte die älteste Pazifikbahn diesen über 5000 qkm großen See im Bogen nordwärts umgehen. Um nun den von der Bahn beschriebenen Bogen abzuschneiden und damit die ohnehin schnellste Verbindung zwischen New York und San Franzisko weiterhin abzukürzen, kam man vor einigen Jahren auf den Gedanken, die Bahn von Ogden aus

genau westwärts über den See hinwegzuleiten. Trotz der sehr beträchtlichen Breite des gewaltigen Sees konnte man eine solche Idee ins Auge fassen, weil das Gewässer fast durchweg nur sehr geringe Tiefen, meist nur 1—2 m, und nur ganz vereinzelt 13 m als Maximaltiefe aufweist, und weil außerdem auf dem See keine Schiffahrt stattfindet, die durch den Bau



Karte 21. Die Eisenbahn durch den Großen Salzsee.

einer Brücke hätte behindert werden können; kreuzen doch nicht einmal Fischerboote den See, da dieser keinerlei Fische enthält! Dennoch war das Unternehmen ein großes Wagnis, denn Sachverständige behaupteten, der Seeboden sei auf weite Strecken als grundlos zu bezeichnen und werde kein Fundament tragen. Diese Befürchtung hat sich als übertrieben erwiesen, wenn auch die Zahl der eingerammten

Pfeiler eine sehr große und ihre Länge vielfach eine recht beträchtliche ist. Die Vorteile des so originellen Bauwerkes sind bedeutend, da die gesamte Länge der Pazifikbahn durch eine direkte Führung über den Großen Salzsee hinweg um volle 88 km verringert und da außerdem der zeitraubenden Übersteigung zweier Bergrücken im Norden des Sees von 155 m und von 214 m Höhe aus dem Wege gegangen worden ist.

Zur Überwindung des Sees allein war eine Eisenbahn von nicht weniger als 51 km notwendig. Einige Kilometer hiervon konnten auf festem Land, auf der vom Norden weit in den See vorspringenden Landzunge, angelegt werden; die übrigen 46 km entfielen auf die neu zu bauende Seebrücke. Im Frühling 1902 wurde der Brückenbau nebst der Herstellung der auf dem Lande neu zu schaffenden 206 km Bahn in Angriff genommen, Ende 1906 wurde er vollendet: seither fahren die zwischen dem Osten und dem Westen der Vereinigten Staaten verkehrenden Züge quer über den See, wobei sie die alte Strecke im Osten des Sees bei Ogden verlassen, um sie im Westen bei Lucin wieder zu erreichen. Zum Bau der hölzernen Brücke, deren Jochabstand durchgängig 4,6 m beträgt, waren insgesamt 125 000 cbm Holz erforderlich, deren Herbeischaffung in dieser holzarmen Gegend natürlich mancherlei Schwierigkeiten machte. Zur Fundamentierung waren nicht weniger als 38 000 Pfähle notwendig, darunter viele von mehr als 40 Fuß Länge.

Selbstverständlich war der Bau dieser größten Pfahlbrücke der Welt, die an ihrem östlichen Teil sogar doppelgleisig gebaut ist, ein sehr kostspieliges Unternehmen: es sind allein für die Brücke 16 Millionen Mark verausgabt worden, so daß der Brückenkilometer sich auf mehr als 300 000 Mark stellt.

2. Die Bahn über die Florida Keys oder Key-West-Bahn.

Ist die vorgenannte Bahn schon eigenartig genug, so wird sie doch von einer anderen, gleichfalls von den Nordamerikanern in Angriff genommenen Bahn an Kühnheit, Seltsamkeit und Kostspieligkeit noch beträchtlich übertroffen, einer

Bahn, die im wahrsten Sinne des Wortes eine Eisenbahn durchs Meer darstellt. Dabei handelt es sich bei dieser verkehrstechnisch völlig beispiellosen Anlage nicht etwa nur um die Überwindung eines mehr oder weniger schmalen Meeresarmes, sondern um eine Bahn, die tatsächlich durch den Ozean gebaut werden soll, und zwar auf viele Kilometer Entfernung.

Die Karte von Amerika weist im Süden der Halbinsel Florida die etwa 200 km breite Florida-Straße auf, die den Golf von Mexiko mit dem Atlantischen Ozean verbindet. Ungefähr in der Mitte dieser breiten Meeresstraße, halbwegs zwischen Florida und der kubanischen Hauptstadt Havana, liegt auf einer kleinen Insel das berühmte Seebad Key-West, der entzückend schöne Lieblingsaufenthalt der amerikanischen Dollarkönige. Um dieses während des ganzen Jahres besuchte Seebad schnell zu erreichen, fuhr man bisher von New York mit der Bahn nach Miami im östlichen Florida und benutzte von hier aus Schiffsverbindungen nach Key-West. Das ist aber den Amerikanern zu umständlich und zu zeitraubend, und es hat sich denn die in Betracht kommende Bahngesellschaft, die „Florida-East-Coast-Railway Company“, entschlossen, einfach ihre in Miami endende Bahn übers Meer hinweg um 210 km bis nach Key-West selbst zu verlängern. Die Durchführung dieses zunächst vielleicht märchenhaft erscheinenden Planes wird dadurch ermöglicht, daß sich von der Südküste Floridas eine langgestreckte Kette flacher Inseln, genannt die Florida Keys, quer durch die halbe Floridastraße bis nach Key-West, der letzten dieser Inseln, erstreckt und daß das Meer zwischen diesen zahlreichen, kleinen Inseln ganz außerordentlich seicht ist und überall nur Tiefen von etwa 3—8 m aufweist, so daß vielfach Erdanschüttungen möglich sind, die die Herstellung eines Bahndammes ermöglichen, während an den übrigen Stellen überall Brückenpfeiler fundamentiert werden können, die aus Beton gefertigt sind und Eisenrippen enthalten. Zwar verlaufen von den gesamten 210 km der neuen Bahn Miami—Key-West nur 35 km, der Strecke von Miami bis Homestead entsprechend, auf dem Festland von

Florida und nicht weniger als 175 km über die Meeresstrecke; aber von diesen 175 km entfallen doch wieder volle 130 km auf den Boden der insgesamt 42 Inselchen, die der Schienenstrang kreuzt, und nur der Rest in der freilich immerhin noch sehr stattlichen Gesamtlänge von 45 km wird tat-



Karte 22. Die Eisenbahn über die Florida Keys.

Fertige Bahnen. Geplante Bahnen.

sächlich durchs Meer selbst gebaut. Es ist dies eine Entfernung, die in ihrer Gesamtheit ziemlich genau der bekannten Trajektstrecke Gjedser—Warnemünde entspricht. Der längste von den vorhandenen Viadukten, der von Long Key, ist $11^1/_4$ km lang und besteht aus insgesamt 186 Bögen, deren Grundpfähle in das Korallengestein des Meeresbodens

eingerammt und von ungeheuren, mit meterdicken Zementschichten ausgefüllten Betonblöcken umgeben sind. In der Mitte dieses längsten Viadukts verliert man das Land auf allen Seiten fast vollständig außer Sicht: man befindet sich in der Eisenbahn mitten auf dem Meer!

Mit dem Bau dieser einzigartigen Eisenbahn durch den Ozean wurde 1904 begonnen, im Sommer 1908 war die Bahn von Homestead bis zum Knights Key fertig und im Betrieb, es fehlten nur noch 47 engl. Meilen; 1909 dürfte die Fertigstellung der Anlage erfolgen; dann vermag man also von New York nach Key-West zu fahren, ohne die Eisenbahn verlassen zu müssen. Und nicht nur nach Key-West, sondern sogar noch weiter, bis nach Havana und auf die Insel Cuba! Zwischen Key-West und Havana ist nämlich gleichzeitig ein Trajektverkehr von großen Dampffähren eingerichtet worden, welche die ganzen Eisenbahnzüge im Zeitraum von vier Stunden übers Meer schaffen, so daß ein Reisender, der in New York die Bahn besteigt, künftig erst in Cuba, also mitten im Ozean, den Zug wieder zu verlassen braucht!

Die lange Bahn über die Florida Keys bedeutet selbstverständlich ein beträchtliches Hindernis für die Schiffahrt. Diese ist zwar in den fraglichen Meeresteilen nur schwach entwickelt; aber man hat ihren Bedürfnissen dennoch Rechnung getragen, indem zwischen dem Bahia-Honda-Key und dem West-Cumberland-Key eine 80 m lange Drehbrücke in den Viadukt eingeschaltet worden ist. Mehrere andere kleinere Schiffsdurchlässe sind über die ganze Strecke verteilt.

Natürlich dient die Bahn nicht ausschließlich der Bequemlichkeit und Behaglichkeit der amerikanischen Krösusse, die nach und von Key-West reisen wollen, sondern sie bedeutet gleichzeitig auch eine bedeutende Verkehrsverbesserung im internationalen Reise- und Geschäftsleben. Wird doch mit Hilfe der neuen Key-West-Bahn und der Trajekte Key-West-Havana die Reise von New York zur kubanischen Hauptstadt und umgekehrt um volle 18 Stunden abgekürzt!

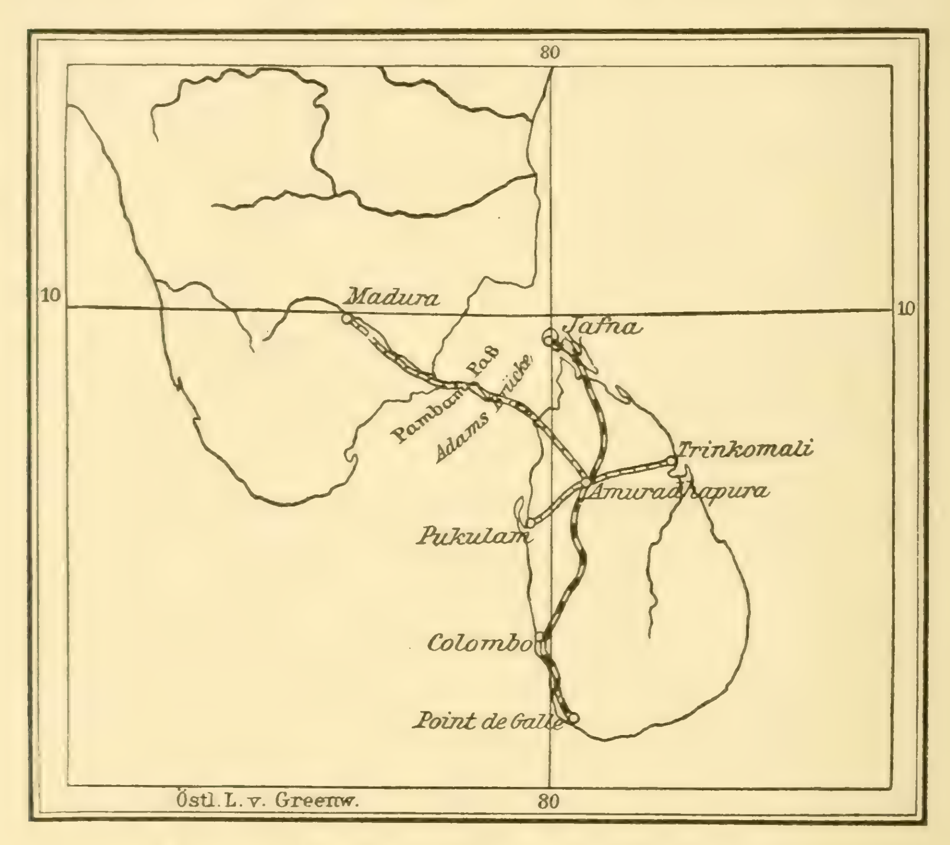
Die Kosten dieser Eisenbahn durchs Meer sind außerordentlich hoch gewesen, wie schon daraus hervorgeht, daß

man gezwungen war, den Viadukten zum sicheren Schutz gegen die in den dortigen Meeresteilen sehr hohen Wellen die beträchtliche Höhe von 10 m über dem Meeresspiegel zu verleihen. Da in der Gegend der Florida Keys bei Sturm Wellenhöhen bis zu $7^1/_2$ m beobachtet worden waren, mußte man die Höhe der Viadukte notwendig so bedeutend wählen. Ungemein schwierig und kostpielig war auch die Herstellung der Bahn in den sumpfigen Lagunen der Küste von Florida, bis wohin die nahegelegenen, merkwürdigen „Everglades" der Halbinsel ihre Ausläufer entsenden. Die gesamte Bahn hat die gewaltige Summe von 60 Millionen Mark verschlungen; es wird jedoch nicht bezweifelt, daß die Anlage sich rentieren wird.

3. Die Bahn über die Adamsbrücke.

Noch an einer anderen Stelle der Erde geht man mit dem Plan um, eine Eisenbahn über einen Meeresarm von nicht unbeträchtlicher Breite zu bauen: in Indien, wo man die Insel Ceylon durch eine Eisenbahnbrücke mit dem Festland in Verbindung zu bringen denkt. Da die kürzeste Entfernung zwischen Indien und Ceylon in der Palk-Straße über 50 km beträgt, so ist es klar, daß ein so absonderliches Projekt, ähnlich wie bei der Key-West-Bahn, nur durch die eigenartigen geologischen Verhältnisse des trennenden Meeresarmes möglich gemacht wird. Bekanntlich spannt sich von der südöstlichsten Spitze Indiens die sogenannte Adams-Brücke geradenwegs nach Ceylon hinüber, eine schmale Inselkette, deren einzelne Glieder, ebenso wie es bei den Florida Keys der Fall ist, nur durch sehr seichte Meeresarme voneinander getrennt sind. Demgemäß soll eine Bahnlinie, die von Madura aus einige Dutzend Kilometer dem Lauf des Naigai-Flusses folgt, weiter flußabwärts verlängert bis zu einer weit ins Meer hinausspringenden Landspitze, die durch den Pambam-Kanal (Pambam-Paß) vom Pambam-Riff getrennt ist. Hierher soll die Eisenbahn vom Festlande zunächst geführt werden. Um von dort aus zuerst ein Erreichen der gegenüberliegenden, als Wallfahrtsort berühmten Insel Rameswaram zu ermöglichen,

soll einstweilen der daselbst vorhandene Fährdienst ausreichen; später aber soll eine gewaltige Drehbrücke, deren Vorhandensein die Interessen der Schiffahrt nicht verletzt, auch die Eisenbahn selbst nach der Insel Rameswaram hinübertragen, auf der eine bis zum nördlichsten Punkt der Insel, Thanuokoti, vorhandene Anschlußbahn bereits vorhanden ist. Über die Insel Rameswaram und die zahlreichen Korallenriffe der



Karte 23. Die Eisenbahn über die Adamsbrücke.

Fertige Bahnen. Geplante Bahnen.

Adams-Brücke hinweg wird die Bahn alsdann weiter bis zur letzten Insel der Adams-Brücke, Manar, verlaufen. Von hier erreicht die Bahn alsdann die Insel Ceylon, auf der sie noch weiter bis zum Orte Anuradhapura verlaufen wird, wo sowohl die Süd-Nord-Bahn der Insel, Point de Galle-Colombo-Jafna, wie die geplante West-Ost-Bahn, Pukulam-Trinkomali, je eine Station aufweisen werden. Die Länge der die Meeresenge über-

brückenden Bahn wird insgesamt 97 km betragen. Die Kosten des Baus sind auf 24 900 000 Rupien veranschlagt worden. Der Wert der Eisenbahn ist nicht nur für Ceylon groß, auf dessen Pflanzungen die gegenwärtig äußerst schwierige Frage der Beschaffung von genügenden Arbeitskräften alsdann unschwer gelöst werden kann, sondern auch für Indien selbst, da besonders die strategische Bedeutung der Linie sehr hoch eingeschätzt wird.

Eisenbahnen unter dem Meere,

mit besonderer Berücksichtigung der geplanten Tunnelbahn zwischen Frankreich und England.

Auf ihrem länderdurcheilenden Fluge scheuen die Eisenbahnen unserer Tage kaum noch vor irgendeinem Hindernis zurück. Sie klettern hinauf ins Hochgebirge, durchbrechen die Berge und Felsen und überwinden selbst die ödesten Wüsten. Nur das Meer hat dem über alle anderen Schwierigkeiten triumphierenden Schienenstrang bisher noch zumeist ein Halt geboten und wird natürlich auch an den weitaus meisten Stellen des Erdballs jedem Versuch einer Eisenbahnführung für immer trotzen. An einigen Punkten, die aus besonderen Gründen sich zufällig dazu eignen, denkt man, wie im vorigen Kapitel geschildert wurde, Brücken oder Viadukte über Meeresarme und Meeresteile zu führen. Außer diesen einen Methode, die nur ganz ausnahmsweise Anwendung finden kann, stehen jedoch noch zwei andere Möglichkeiten zu Gebote, eine Eisenbahn über das Meer hinweg zu führen.

Die eine besteht in dem neuerdings in steigendem Umfang angewendeten Trajektverkehr — gewaltige, besonders konstruierte Schiffe nehmen die ganzen Züge auf, um sie von einem Ufer zum gegenüberliegenden zu befördern. In den letzten Jahren erfreut sich der Trajektverkehr steigender Beliebtheit, und immer größere und breitere Meere werden auf diese Weise von den Eisenbahnzügen überfahren, ohne daß die Reisenden ihre Wagenabteile zu verlassen brauchen. So ist z. B. in Deutschland seit 1903 bekanntlich ein Trajektverkehr zwischen Warnemünde und dem dänischen Gjedser im Gange; da er sich vortrefflich bewährt hat, wird seit dem 1. Juli 1909 sogar eine noch wesentlich längere Meeresstrecke, die Ost-

see zwischen Saßnitz und Trelleborg in Schweden, gleichfalls von Trajektdampfern regelmäßig befahren, so daß man jetzt von Berlin nach Stockholm gelangen kann, ohne seinen Sitz oder auch sein Bett in der Eisenbahn ein einziges Mal zu verlassen. Auch an anderen Stellen der Erde kommen stets großartigere Trajektverbindungen zustande: die im vorigen Kapitel behandelte Reise von New York nach Havana ist ein bezeichnendes Beispiel.

Das zweite Mittel hingegen, Eisenbahnen ohne Rücksicht auf dazwischen liegende Meeresteile aus einem Land ins andere zu schaffen, besteht in der Anlage von unterseeischen Tunnels. Es ist natürlich von vornherein klar, daß auch hier nur Meeresarme von mäßiger Tiefe für die Anlage solcher Bauten in Frage kommen können. Immerhin gibt es deren genug auf Erden, und an ziemlich zahlreiche Stellen innerhalb der Verkehrsregionen der Nationen haben daher im Lauf der Zeit solche Probleme bereits angeknüpft. Daß sie im größeren Maßstab dennoch bis heute nirgends verwirklicht worden sind, ist kaum mehr denn ein sonderbarer Zufall. Die technische Möglichkeit für solche Anlagen ist seit langem vorhanden.

In der Umgebung New Yorks sind bereits gegenwärtig drei Meeresarme, die allerdings eigentlich nur erweiterte Flußmündungen und daher von nur recht bescheidener Breite sind, untertunnelt, so daß die Eisenbahnen unter dem Wasser dahinsausen: es sind die Tunnels unter dem Hudson, unter dem East-River und dem Harlem — bisher die einzigen Unterseetunnels der Welt! Projekte von weit gewaltigerer Großartigkeit sind zu wiederholten Malen aufgetaucht und eifrig diskutiert worden, ohne daß doch eine Realisierung der Ideen folgte. So wurde außer dem besonders vielgenannten Tunnel unter dem englischen Kanal zwischen England und Frankreich eine ähnliche Anlage längere Zeit sehr ernstlich geplant zur unterseeischen Verbindung von Italien und Sizilien unter der Straße von Messina hinweg. Die erste Anregung zu einem derartigen Tunnel stammte vom Ingenieur Gabelli. Dieser führte zunächst den Nachweis, daß die Straße von Messina, die noch 1816 von englischen Fachleuten für

stellenweise unergründlich tief erklärt worden war, weil ihr Senkblei von der starken Strömung fortgerissen wurde und deshalb nicht auf den Grund gelangte, sehr wohl untertunnelt werden könne, und arbeitete dann einen Tunnelplan aus. Am 29. Juli 1885 erteilte sogar die italienische Regierung dem Ingenieur Carlo Navono schon die Erlaubnis, Vorarbeiten zur Durchführung des Gabellischen Projekts vorzunehmen, dessen Kosten man auf 71 Millionen Francs veranschlagte. Der Tunnel sollte an der am wenigst tiefen Stelle der Meerenge in der Richtung von Scylla auf Faro zwischen Punta del Pezzo und Santa Agata gebaut werden. Bekanntlich ist er bis auf den heutigen Tag nicht zustande gekommen, und nach der großen Erdbebenkatastrophe vom 28. Dezember 1908 dürfte man nun wohl für immer davon absehen, ihn ins Leben zu rufen. Eher wird vielleicht einmal eine Überbrückung der Meerenge verwirklicht werden, von der früher auch schon gelegentlich die Rede war.

Ähnlich plante man zeitweilig eine Bahnverbindung zwischen Spanien und Marokko unter der Straße von Gibraltar, deren Untertunnelung bei einer Länge des Tunnels von 32 km auf 123 Millionen Francs veranschlagt wurde. Ebenso erregte zeitweilig der Vorschlag eines gewissen James Barton Aufsehen, der einen 40,6 km langen Untersee-Tunnel unter dem Nordkanal zwischen Schottland und Irland zu bauen empfahl. Auch von einem Untersee-Tunnel unter dem Solent, zur Verbindung der Insel Wight mit England, war zeitweise die Rede usw.

Weitaus am meisten aber wurde bis in die allerjüngste Zeit hinein das Tunnelprojekt unter dem englischen Kanal hin und her erwogen. Daß es für unser europäisches Verkehrsleben von denkbar größter Bedeutung sein müßte, wenn im Verkehr zwischen England und dem Kontinent die Seefahrt ganz ausgeschaltet und die Verbindung von Stürmen und anderen Witterungsvorgängen unabhängig gemacht werden könnte, liegt auf der Hand. Es ist daher nicht zu verwundern, wenn schon lange, bevor es Eisenbahnen gab, in Köpfen, die mit technischer Phantasie begabt waren, die Idee eines

Tunnels, der zur Abwickelung des Verkehrs zwischen Frankreich und England dienen könnte, gelegentlich auftauchte. Bereits 1802, während der französisch-englischen Verhandlungen, die zum Frieden von Amiens (27. März 1802) führten, unterbreitete der französische ingenieur des mines Matthieu dem Konsul Bonaparte einen Plan zur Anlage eines Tunnels zwischen Dover und Calais, der eine vor allen Stürmen und gefährlichen Meereswogen gesicherte Postverbindung zwischen den beiden Ländern England und Frankreich ermöglichen sollte. Der Plan war ingeniös erdacht: z. B. schlug Matthieu vor, die etwa in der Mitte des Kanals liegende Sandbank von Varnes für den Tunnel in der Weise auszunutzen, daß sie, nach einer Erhöhung ihrer noch 15 m unter dem Meeresspiegel liegenden Kuppe bis über das Niveau des Meeres, durch Anlage einer Öffnung nach oben dem Tunnel Lüftung und Beleuchtung gewährte. Bei der Ausdehnung der Bank hielt es Matthieu sogar für möglich, hier mitten im Kanal eine große Stadt mit einem geeigneten Rettungshafen für gefährdete Schiffe anzulegen! Sowohl der Konsul Bonaparte wie ganz besonders der englische Minister Fox brachten dem Vorschlag Matthieus außergewöhnliches Interesse entgegen; Fox meinte, durch einen solchen Tunnel verbunden, würden England und Frankreich gemeinsam die Welt beherrschen können. Die bald wieder ausbrechenden politischen Verwicklungen zwischen Frankreich und England, die schließlich (21. November 1806) zur Dekretierung der Kontinentalsperre führten, ließen jedoch das Matthieusche Tunnelprojekt bald wieder in den Hintergrund treten und schließlich ganz vergessen werden.

Ähnliche Vorschläge tauchten in der Folge noch ziemlich zahlreich auf, doch erst im Jahre 1856 wurde das erste wissenschaftlich ernst zu nehmende und technisch gründlich durchdachte Projekt publiziert: es rührte von Thomé de Gamond her, der seiner Idee — vergeblich! — sein Vermögen opferte. Gamond arbeitete in den 50er und 60er Jahren, unterstützt von Napoleons III. Minister Revalier, eine ganze Reihe von verschiedenen Projekten zur besseren Ver-

bindung zwischen Frankreich und England aus: erst dachte er, spätere Entwicklungsstadien vorwegnehmend, an einen regelrechten Eisenbahn-Trajektverkehr Dover—Calais, dann an einen Röhrentunnel, wie er gegen Ende des Jahrhunderts in England nochmals eifrig dikutiert wurde, dann an eine — gleichfalls noch mehrfach in ernste Erwägung gezogene — Brücke über den Kanal und schließlich an einen Unterseetunnel in festem Gestein, dessen Kosten Gamond auf nur 170 Millionen Frs. berechnete. Doch blieben auch damals alle diese Pläne im Ansatz stecken.

Allmählich beschäftigten sich aber die Gedanken immer häufiger mit der Idee. 1867, auf der Pariser Weltausstellung, wurden sogar die Baupläne und -zeichnungen Gamonds der Öffentlichkeit zugänglich gemacht.

Auch in England stand man damals dem Tunnelprojekt noch ebenso sympathisch wie in Frankreich gegenüber. 1869 überreichte der Engländer Sir John Hawkshaw der französischen Regierung gleichfalls einen Tunnelplan und nahm gemeinsam mit dem Ingenieur Brunlees Bohrungen zur Untersuchung der Bodenverhältnisse vor. 1872, nach dem deutsch-französischen Kriege, wurde der Plan, der zeitweilig geruht hatte, wieder aufgenommen, ja, Sir Richard Grosvenor gründete damals sogar schon eine englische „Channel Tunnel Company". 1873 erstattete Sir John Prestwich der „Institution of Civil Engineers" Bericht über den Stand des Unternehmens, meinte jedoch, auf der ursprünglich in Aussicht genommenen, kürzesten Strecke Dover—Calais sei die Beschaffenheit des Bodens wenig günstig, und empfahl deshalb den Tunnel etwas weiter westlich zu bauen, wo die Bodenverhältnisse besser seien, wenn auch dann der Tunnel länger und entsprechend teurer werden müßte. Mit raschen Schritten schien damals die große Idee ihrer Verwirklichung entgegen zu gehen: die englische und die französische Regierung führten diplomatische Verhandlungen wegen des Kanaltunnels, das englische Parlament ermächtigte 1875 die Grosvenorsche Gesellschaft zu Vorarbeiten an der Küste und zur Erwerbung von Grund und Boden, das französische Parlament erklärte

am 2. August 1875 den Bau des Tunnels für ein gemeinnütziges Unternehmen und erteilte der im gleichen Jahr gegründeten „Association du chemin de fer sous-marin entre la France et l'Angleterre“ die Konzession für die Eisenbahn. Bei Sangatte, in der Nähe von Calais, begann man schon einen Schacht zu bauen, um zunächst eine Versuchsstrecke von 800 m mit einem Kostenaufwand von 2 Millionen Francs vorzutreiben; auch in England wurde der Bau des Tunnels in Angriff genommen, selbst der Premierminister Gladstone trat warm für die Genehmigung der erforderlichen staatlichen Zinsgarantie ein — — da versagte zuerst 1876, dann erneut 1879 das englische Oberhaus der Regierungsvorlage seine Zustimmung, und 1883 mußten die in Angriff genommenen Arbeiten, die auf beiden Seiten des Kanals schon Tunnelköpfe von je ca. 2 km Länge geschaffen hatten, vollständig eingestellt werden. In England war eine merkwürdige Befürchtung aufgetaucht, die immer mehr um sich griff und den anfänglich kühnen Wagemut schließlich erstickte: die Sorge, daß der Untersee-Tunnel im Kriegsfall eine feindliche Invasion erleichtern könnte! Schon die älteren Befürworter des Planes hatten natürlich eine derartige Möglichkeit ins Auge gefaßt, ohne jedoch darin ein irgendwie ernstliches Hindernis zu sehen, da eine Überwachung und Sperrung des engen Tunnelausgangs, schlimmstenfalls eine Unterwassersetzung des Tunnels (die schon Gamond vorgesehen hatte) in politisch bedrohlichen Zeiten das einfachste Ding der Welt sein mußte.

Dennoch hat, so sonderbar es klingt, ausschließlich dieser eine militärische Gesichtspunkt den Bau des Kanaltunnels bis auf den heutigen Tag vereitelt! Anfangs als ein unsinniges, an die Wand gemaltes Schreckgespenst verlacht, hat der Invasionsgedanke, der hauptsächlich in den Spalten der „Times“ seinen Resonanzboden fand, immer weitere Kreise ergriffen und noch zuletzt 1907 und 1909 die immer wieder auftauchende Idee des Kanaltunnels gleich im ersten Keim erwürgt. Daß jetzt, in den Tagen der Dreadnought-Furcht, die Aussichten des Tunnelplans ungünstiger als je sind, bedarf nicht erst des

Nachweises. Somit muß es jetzt doch recht zweifelhaft erscheinen, ob das prophetische Wort sich überhaupt jemals erfüllen wird, das dereinst der große Ferdinand de Lesseps sprach: „Der Tunnel wird gebaut werden, und die Engländer werden daraus ebenso den größten Nutzen ziehen, wie aus dem Suezkanal."

Statt des Tunnels trat nunmehr in den 80er Jahren der schon früher gelegentlich aufgetauchte Gedanke der Brücke über den Kanal (zwischen Folkestone und Gris Nez) wieder in den Vordergrund. Müßte im Kriegsfall der Tunnel unter Wasser gesetzt werden, so wäre er natürlich für immer unbrauchbar gemacht, eine Brücke hingegen könnte im Notfall auf eine beliebig lange Strecke zerstört und nach geschlossenem Frieden unschwer wieder neu hergestellt werden. So hat der Gedanke der Kanalbrücke, seitdem er am 3. Juli 1883, auf Grund eines von Achard eingebrachten Gesetzentwurfs, die französische Deputiertenkammer beschäftigte, in mannigfachen Variationen bis auf die Gegenwart die allgemeine Aufmerksamkeit vielfach in Anspruch genommen. Die Entwicklungsgeschichte dieser Idee sei hier nicht weiter erörtert*); die Brücke würde erheblich teurer als der Tunnel werden (obwohl leidlich zuverlässige Kostenvergleiche vor Inangriffnahme der Arbeiten kaum möglich sind!), aber für den Kriegsfall den Engländern sympathischer sein, zumal wenn das 1904 von Arnodin empfohlene Brückenprojekt ausgeführt wird, wonach die Endbrücken auf beiden Seiten des Kanals in der Mitte je ein großes, drehbares Joch erhalten sollen, das jedem der beiden Länder eine sofortige, nachhaltige Unterbrechung der Kommunikation gestatten würde. Trotzdem ist, wie bekannt, auch die Idee der Brücke über den Kanal bisher nicht lebensfähiger geworden als der Kanaltunnel. Die Ursache sucht man wohl mit Recht in den sehr hohen Kosten: während der Tunnelbau neuerdings auf 250 Millionen Frs. veranschlagt wird, dürfte die Brücke, wenn allen Bedürfnissen der Schifffahrt Rechnung getragen wird, das 4—5 fache kosten! Ob aber eine so gewaltige Ausgabe sich ausreichend würde verzinsen

*) Genaueres hierüber denke ich an anderer Stelle zu veröffentlichen.

können, muß trotz der außerordentlichen hohen Bedeutung einer festen Verbindung zwischen England und Frankreich und trotz staatlicher Unterstützung recht zweifelhaft erscheinen.

Verhältnismäßig am billigsten würde noch ein Röhrentunnel werden, wie ihn auch schon Gamond in Erwägung gezogen und später, 1894, Edwin Reed nachdrücklich empfohlen hatte. Eine Gelenkkette von gewaltigen, eisernen Röhren, die einen ganzen Eisenbahnzug passieren lassen können, soll darnach etwa 30 m tief in den Kanal versenkt werden. Gamonds bezüglicher Vorschlag scheiterte jedoch hauptsächlich an der Unmöglichkeit einer genügenden Lüftung der Röhren, aus denen der Dampf der Lokomotiven nicht ausreichend hätte entfernt werden können. Reed suchte dieser Schwierigkeit aus dem Wege zu gehen, indem er einmal elektrischen Betrieb angewandt und andererseits ein Paar solcher Röhren nebeneinander verlegt wissen wollte, damit in jeder von ihnen die Züge nur nach einer Richtung verkehren und selbst durch die Geschwindigkeit ihrer Bewegung eine genügende Lüftung der möglichst eng zu wählenden Röhren herbeiführen könnten. — Aber die Unebenheiten des Meeresbodens und die in der Mitte des Kanals liegenden Sandbänke von Varnes und le Colbart gestatten keine gerade Verlegung der Röhren-Gelenkkette und behindern überdies durch die notwendig gemachten, mannigfachen Biegungen die erhoffte, ausreichende Lüftung der Anlage. Somit erscheint auch dies Projekt unausführbar und mit ihm manche andere, die hier nicht alle aufgezählt werden können.

Wie die Dinge gegenwärtig liegen, ist es am wahrscheinlichsten, daß die Eisenbahnen zwischen England und dem Kontinent schließlich lediglich durch ein Trajekt verkehren werden, der doch am einfachsten und weitaus am billigsten sein würde. Die Vorteile einer festen Verbindung, die es z. B. ermöglichen würden, daß man morgens um 8 Uhr von Paris zur Fahrt nach London aufbricht und trotz sechsstündigen Aufenthalts in der englischen Hauptstadt schon vor Mitternacht wieder nach Paris zurückgekehrt sein kann, kommen dann freilich großenteils in Wegfall; aber da Besseres

wegen politischer, finanzieller oder technischer Schwierigkeiten vor der Hand nicht erreichbar erscheint, würde gegenüber dem jetzigen Zustand schon der Trajektverkehr über den Kanal einen sehr beträchtlichen Fortschritt darstellen! Jedenfalls wird der Kanaltunnel — trotz Lesseps — in absehbarer Zeit nicht gebaut werden!

Wesentlich bessere Aussicht auf baldige Verwirklichung hat das Projekt eines dänischen Untersee-Tunnels, der unter dem Großen Belt zwischen Nyborg und Korsör angelegt werden soll, um eine ungestörte Verbindung zwischen Seeland und Fünen und damit auch dem Festland zu erhalten. Der Plan zu dem Tunnel unter dem Großen Belt stammt von dem Ingenieur Orth. Nach seinen Berechnungen würde ein solcher Tunnel, der eine doppelgleisige Bahnanlage erhalten könnte und der 18 km lang werden soll, die Fahrzeit zwischen Kopenhagen und dem dänischen Festland um volle anderthalb Stunden kürzen, wobei der Kleine Belt durch eine Hochbrücke zwischen Fredericia und Strib auf Fünen überwunden werden müßte. Der Hauptwert des Tunnels aber würde in seiner strategischen Bedeutung liegen, weil er Dänemark von einer Blockade des Großen Belt unabhängig machen würde. Diese Seite des Problems hat dem Orthschen Plan besonders viele Freunde in Dänemark erworben. Immerhin ist die Diskussion über den Belttunnel noch nicht geschlossen, so daß sich noch nicht übersehen läßt, ob dieser Tunnel, der ziemlich kostspielig sein würde, ein besseres Schicksal haben wird, als seine zahlreichen ähnlichen Vorgänger.

In Dänemark mit seinen vielen Inseln würden Unterseetunnels zur Erzielung eines Eisenbahn-Schnellverkehrs noch mehrfach von hervorragender Bedeutung sein. So dürfte vor allem der Falster und Seeland trennende, schmale Storströmmen demnächst zwischen Orehoved und Masnedö untertunnelt werden, wodurch im Verkehr von Berlin mit Kopenhagen der zeitraubende Trajektverkehr über den Storströmmen in Fortfall kommen könnte. Für Vorarbeiten zur Herstellung des Storströmmen-Tunnels hat der dänische Reichstag bereits 100 000 Kronen bewilligt. — Noch bedeut-

samer würde die Verwirklichung zweier anderer Pläne sein, die freilich noch weit mehr als der vorgenannte in der Luft schweben, eines Eisenbahntunnels unter dem Öre-Sund, zwischen Kopenhagen und Malmö, und eines weiteren unter dem Fehmarn-Belt in der Richtung Burg (Fehmarn)—Rödby. Beide Tunnels würden in Verbindung mit dem schon als nahezu gesichert zu betrachtenden Storströmmen-Tunnel eine sehr beträchtliche Verbesserung des Eisenbahnverkehrs zwischen Deutschland und Skandinavien bzw. Deutschland und den dänischen Inseln darstellen.

Und noch ein weiteres Projekt eines Untersee-Tunnels verdient in diesem Zusammenhang Erwähnung, das weitaus kühnste, ja, man muß sagen, das phantastischste von allen. Wenn es auch zunächst nichts weniger als wahrscheinlich ist, daß dieses riesenhafte Traumgebilde wirkliche Gestalt annehmen wird, so hat doch die Entwickelung der Ingenieurkunst in den letzten Jahrzehnten gelehrt, daß unter Umständen auch das anfangs unmöglich Scheinende Tatsache werden kann. Es handelt sich bei dem genannten Plan um den Unterseetunnel unter der Beringstraße, dessen wir schon im Kapitel über die sibirischen Bahnen und Bahnprojekte Erwähnung taten. Es wäre freilich ein merkwürdiges Spiel des Zufalls, wenn hier in diesen kulturfernen, unwirtlichen Zonen eine Idee schon alsbald verwirklicht werden sollte, die bisher in den Kulturländern sich bei ungleich bescheideneren Dimensionen noch nicht durchzusetzen vermochte!

Will man nämlich die beschriebene Bahn zwischen Asien und Amerika überhaupt herstellen, eine Bahn, die in erster Linie dem Güterverkehr dienen soll und daher alle Umladungen nach Möglichkeit vermeiden muß, so wird man um den Tunnel unter der Beringstraße, trotz seiner außerordentlichen Dimensionen, kaum herumkommen können: jede andere Art, die Beringstraße mit den Eisenbahnzügen zu überwinden, ist ein Ding der Unmöglichkeit! Wohl dachte man zunächst an die Einrichtung eines Trajektverkehrs über die Beringstraße, auch die Herstellung einer Riesenbrücke nahm man in Aussicht, weil jede dieser Anlagen, trotz ihrer gewaltigen Kosten, natürlich noch

immer viel billiger gewesen wäre, als das Tunnelprojekt. Aber man muß auf Trajekt und Brücke ein für allemal verzichten, weil die durch die Beringstraße treibenden Eismassen beide keinen Winter alt werden lassen würden. Eine durch einen Tunnel führende Bahn könnte dagegen, ohne Rücksicht auf die Jahreszeit, jahraus jahrein den Betrieb aufrecht erhalten, wenn nicht andere Schwierigkeiten auf den anschließenden Landstrecken dem Verkehr ein Hindernis in den Weg legen.

Da das ganze Beringstraßen-Eisenbahnprojekt noch völlig in der Luft schwebt, sei nur kurz erwähnt, daß der Tunnel auf dem Kap Deschnew der Tschuktschen-Halbinsel unter 169 Grad 40 Min. westl. Länge beginnen und beim Kap Prince of Wales in Alaska unter 168 Grad enden würde. Auf dem Wege zwischen beiden Kaps liegen mitten in der Beringstraße die Diomedes-Inseln, auf denen der ungeheure Tunnel eine längere Unterbrechung erfahren könnte. Die Beringstraße weist nur geringe Tiefe auf, so daß die technische Möglichkeit des Tunnelbaues nicht von vornherein von der Hand gewiesen werden kann; immerhin ist die Beringstraße von gewaltiger Breite, zwischen 75 und 92 km Wasserweg schwankend, und man mag ermessen, was es heißen will, einen unterseeischen Tunnel von dieser Länge in jenen klimatisch so ungünstigen Teilen der Erde zu bauen, wenn man sich daran erinnert, daß der längste aller bestehenden Tunnels, der durch den Simplon, nur 19, der durch den Gotthard nur 15 km lang ist.

Wie gesagt, ist der Plan des Beringstraßen-Tunnels bisher kaum mehr als ein Traum von künftigen Möglichkeiten. Wenn man aber bedenkt, was für Großtaten die Technik schon verwirklicht hat, wird man weder dieser Eisenbahn unter dem Meere noch irgend einer von den anderen oben aufgezählten Möglichkeiten die einstige Lebensfähigkeit unbedingt absprechen dürfen!

Namenverzeichnis.

A

B

C

H

L

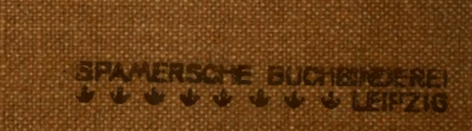
T

HE
1021
H45

Henning, Richard
Bahnen des Weltverkehrs

PLEASE DO NOT REMOVE
CARDS OR SLIPS FROM THIS POCKET

UNIVERSITY OF TORONTO LIBRARY


SPAMERSCHE BUCHBINDEREI
LEIPZIG